

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

C 113

49. évfolyam

Magyar nyelvű kiadás

Tájékoztatások és közlemények

2006. május 13.

<u>Közleményszám</u>	Tartalom	Oldal
	I <i>Tájékoztatások</i>	
	Bizottság	
2006/C 113/01	Euro-átváltási árfolyamok	1
2006/C 113/02	Állami támogatás – Ciprus – C 10/2006 (ex N 555/2005) sz. állami támogatás – Ciprus Airways – Szerkezetátalakítási terv – Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése értelmében ⁽¹⁾	2
2006/C 113/03	A Bizottság közleménye a kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló, 1994. június 16-i 94/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv végrehajtása keretében ⁽¹⁾	17
2006/C 113/04	Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám COMP/M.4167 – Mitsui/Vopak) – Egyszerűsített eljárás alá vont ügy ⁽¹⁾	18
2006/C 113/05	Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám COMP/M.4219 – ABN Amro/Nextiraone Europe) – Egyszerűsített eljárás alá vont ügy ⁽¹⁾	19
2006/C 113/06	Bejelentett összefonódás engedélyezése (Ügyszám COMP/M.4133 – Mellon/WestlB/JV) ⁽¹⁾	20
	II <i>Előkészítő jogi aktusok</i>	
	

HU

III *Közlemények*

Bizottság

2006/C 113/07

I-Róma: Légitársaságok működtetése – Olaszország által a 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontja értelmében közzétett pályázati felhívás a Pantelleria–Trapani menettérű útvonalon légitársaságok működtetésére 21



I

(Tájékoztatások)

BIZOTTSÁG

Euro-átváltási árfolyamok ⁽¹⁾

2006. május 12.

(2006/C 113/01)

1 euro =

Pénznem	Átváltási árfolyam	Pénznem	Átváltási árfolyam		
USD	USA dollár	1,2914	SIT	Szlovén tolar	239,65
JPY	Japán yen	141,56	SKK	Szlovák korona	37,573
DKK	Dán korona	7,4554	TRY	Török líra	1,8130
GBP	Angol font	0,68080	AUD	Ausztrál dollár	1,6609
SEK	Svéd korona	9,3700	CAD	Kanadai dollár	1,4214
CHF	Svájci frank	1,5496	HKD	Hongkongi dollár	10,0130
ISK	Izlandi korona	91,23	NZD	Új-zélandi dollár	2,0525
NOK	Norvég korona	7,7645	SGD	Szingapúri dollár	2,0183
BGN	Bulgár leva	1,9558	KRW	Dél-Koreai won	1 204,36
CYP	Ciprusi font	0,5751	ZAR	Dél-Afrikai rand	7,9796
CZK	Cseh korona	28,263	CNY	Kínai renminbi	10,3418
EEK	Észt korona	15,6466	HRK	Horvát kuna	7,2680
HUF	Magyar forint	265,03	IDR	Indonéz rúpia	11 280,38
LTL	Litván litász/lita	3,4528	MYR	Maláj ringgit	4,624
LVL	Lett lats	0,6960	PHP	Fülöp-szigeteki peso	66,740
MTL	Máltai líra	0,4293	RUB	Orosz rubel	34,7650
PLN	Lengyel zloty	3,8768	THB	Thaiföldi baht	48,861
RON	Román lej	3,4844			

⁽¹⁾ Forrás: Az Európai Központi Bank (ECB) átváltási árfolyama.

ÁLLAMI TÁMOGATÁS – CIPRUS

C 10/2006 (ex N 555/2005) sz. állami támogatás – Ciprus Airways – Szerkezetátalakítási terv Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése értelmében

(2006/C 113/02)

(EGT vonatkozású szöveg)

A Bizottság a 2006. március 22-i levelében, amelynek szövege a hiteles nyelvi változatban ennek az összefoglalónak a végén található, értesítette Ciprust az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás kezdeményezésével kapcsolatos döntéséről a fent említett állami támogatásra vonatkozóan.

Az érdekelt felek a bizottsági eljárás tárgyát képező intézkedésre vonatkozóan az ezen összefoglaló és az azt követő levél közzétételét követő egy hónapon belül az alábbi címre nyújthatják be észrevételeiket:

European Commission
Direction générale Energie et Transports (Közlekedési és Energiaügyi Főigazgatóság)
Directorate A – General Affairs and Resources („A” Igazgatóság – Általános Ügyek és Források)
Unit A4: Internal Market and Competition (Belső piac és verseny)
Rue De Mot 28
B-1040 Bruxelles
Fax: (32-2) 296 41 04

Az észrevételeket közlik Ciprussal. Az észrevételeket előterjesztő érdekelt felek írásban, kérésüket megindokolva kérhetik azonosságuk bizalmas kezelését.

ÖSSZEFOGLALÁS

Az átszervezési terv az értesítés szerint számos különálló, egymást kiegészítő elemből épül fel a társaság hosszú távú életképességének biztosítása érdekében. Ezek közé tartozik:

Eljárás

A ciprusi hatóságok keltezés nélküli, a Bizottságnál 2005. november 9-én iktatott levelében (DG TREN A/28405), valamint az EK-szerződés 88. cikkének (3) bekezdésével és a Bizottság által 2005. május 3-án a (2005)1322 határozattal engedélyezett, a Cyprus Airways számára nyújtott megmentési célú támogatás keretében vállalt kötelezettségeikkel összhangban a ciprusi hatóságok a Cyprus Airways Ltd. szerkezetátalakítási tervéről értesítették a Bizottságot. A Bizottság 2005. november 18-án (D(05)125084) további információ átadására kérte a ciprusi hatóságokat. A ciprusi hatóságok a 2006. január 23-i, 2006. január 24-én iktatott levéllel (referenciaszám: DG TREN A/11819) válaszoltak a Bizottság által feltett kérdésekre.

55 millió CYP (96 millió EUR) hosszú lejáratú kölcsön

A kereskedelmi feltételek szerint és ciprusi állami garanciával nyújtott kölcsön tíz évre szól, és elsőként a megmentési célú támogatás 2005. májusi jóváhagyását követően nyújtott 30 millió CYP (51 millió EUR) rövid távú kölcsön visszafizetésére kerül felhasználásra. A fennmaradó részt a légitársaság átszervezésére használják fel.

Az intézkedés leírása

Az 1947-ben alapított Cyprus Airways fő tevékenysége a légi utas- és áruszállítás, illetve az ehhez kapcsolódó légiszolgáltatások. A társaság fő részvényese a ciprusi kormány (69,62 %); a részvények többi része mintegy 4 200 kisebb magánbefektető kezében van. A Cyprus Airways flottája jelenleg tizenegy légi-járművet üzemeltet, ezek menetrendszerinti szolgáltatásokat biztosítanak 26 európai és közel-keleti célállomásra⁽¹⁾. A társaság 2004-ben 1 772 552 utast szállított több mint 3 427 millió utaskilométeren.

Az Eurocypria eladása

A Cyprus Airways charterjáratokat működtető leányvállalatát egy későbbi időpontban az állam veszi meg egy független szakértő által meghatározandó áron. Az ár a kezdeti becslés szerint 15 millió CYP (26 millió EUR). Ennek következtében az Eurocypriát leválasztják a Cyprus Airways csoporttól, és az külön jogalanyként fog működni. Ez egyben azt jelenti, hogy a Cyprus Airways által az állam részére történő eladásból származó bevételt az előbbi a saját átszervezésének finanszírozására fordíthatja.

⁽¹⁾ Athén, London (Heathrow és Stansted), Amszterdam, Brüsszel, Frankfurt, Moszkva, Párizs, Zürich, Bécs, Birmingham, Manchester, Milano, Róma, Tesszaloniki, Iráklío, Kairó, Tel-Aviv, Bejrút, Damaszkusz, Amman, Jeddah, Bahrain, Dubaj és Rijád.

Az átszervezési kölcsön (és az Eurocypria eladásából származó bevétel) előreláthatóan a következők szerint kerül felhasználásra:

Időszak	Összeg (millió CYP)	Leírás
2006	30	Megmentési célú támogatás visszafizetése
2006	10,6	Létszámleépítés kifizetései
2006	2	Egyéb létszámcsökkentési költségek
2006-2008	5	CY működő tőkéje
2006-2008	13,5	Előre látható tőkekiadások
2006-2010	10	Pénzforgalmi deficit
Összesen	71,1	

Költségcsökkentés

Az első 24 hónapban a szerkezetátalakítási terv középpontjában a költségcsökkentés és célzottan a bevételnövelés áll. Az állam és az irányítás becslése szerint 13 %-kal kell csökkenteni a teljes költségeket. Ez 20 %-os személyzetcsökkentéssel és ezzel egy időben a társaságnál maradt személyzet fizetésének átlagosan 15 %-os csökkentésével fog megvalósulni. Ez azt jelenti, hogy a 2005. szeptember 1-jei 1 840 fős személyzetből 385 válik létszámfölöttivé az átszervezési terv során. E létszámcsökkentés megközelítően évi 7 millió CYP (12 millió EUR) megtakarításhoz vezet majd. További 4,6 millió CYP (8 millió EUR) megtakarítás valósul meg a jelenlegi személyzeti költségek csökkentéséből.

Tőkeemelés

Az átszervezési terv következő szakasza – amelyre a terv megkezdése után 18 hónappal kerül sor – 14 millió CYP (24 millió EUR) tőkeemelést jelent. Ebből az összes részvényes – csakúgy az állam mint a többi, főként egyéni részvényes – a részvényeinek megfelelő arányban részesül. A tőkeemelésben az állam része 9,8 millió CYP (17 millió EUR), a többi magánrészvényes pedig körülbelül 4,2 millió CYP (7,3 millió EUR) lesz.

Az intézkedés értékelése

A Bizottság szerint az átszervezési terv egyetlen üzemeltetőnek, a Cyprus Airways-nek állami forrásból (állami hitelgaranciával rendelkező kölcsön) biztosít előnyt. Ez az előny hatással van a tagállamok közötti kereskedelemre, és torzíja vagy torzíthatja a versenyt. Ezenkívül a Bizottság jelenleg nem zárhatja ki annak a lehetőségét, hogy a terv más vonatkozásai (az Eurocypria értékesítése, a tervezett tőkeemelés) állami támogatásnak minősülnek. Ezért a Bizottság úgy ítéli, hogy a szerkezetátalakítási terv bizonyos elemei az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének megfelelő támogatást jelentenek.

Az Bizottságnak ezért dönteni kell, hogy a terv megfelel-e az alkalmazandó közösségi keretszabályozásnak, vagyis a 2004-es, a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szer-

kezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatásoknak ⁽²⁾.

A terv megvizsgálását követően a Bizottságnak kétségei vannak bizonyos vonatkozásait illetően.

A Bizottság kétségének ad hangot az Eurocypria államnak történő eladása és az eladási ár megállapítása kapcsán. Ha az Eurocypriaért fizetett ár nem piaci ár, az összeg állami támogatásnak tekintendő.

A Bizottságnak kétségei támadtak a szerkezetátalakítási terv megkezdésétől számított 18. hónapban esedékes tőkeemelés kapcsán is, és ismerni kívánja a tőkeemelés megvalósítására alkalmazandó kritériumokat és paramétereket, mivel jelenleg nem zárhatja ki, hogy a tőkeemelésben való állami részvétel állami támogatásnak minősül.

A Bizottság kétségbe vonja, hogy a terv a lehető legrövidebb idő alatt és további támogatások szüksége nélkül valósítja meg a társaság hosszú távú életképességét. A terv alapja a komoly költségcsökkentés és a társaság piaci helyének új meghatározása. A terv 10 év alatt visszafizetendő hosszú lejáratú kölcsönt helyez kilátásba. A Bizottságnak nem áll elég információ a rendelkezésére annak megállapításához, hogy a pénzügyi előrejelzések ésszerűek-e, hogy a feltételezések, amelyeken alapulnak, érvényesek-e, és hogy a társaság valóban életképessé válik-e.

A Bizottság kételkedik abban, hogy a javasolt kompenzációs intézkedések elegendők lennének a támogatás piactorzító hatásának orvoslására. A terv szerint a Cyprus Airways a szerkezetátalakítást követően megtartja teljes flottáját és az addigi útvonalhálózatát. Ugyanakkor felszámolja az Eurocypria charterjártait (4 légitársaság). Továbbá a kisegítő Hellasjet is bezár, három légitársaságot kivonják a forgalomból. A Bizottság kételkedik abban, hogy vajon a Ciprus által javasolt kompenzációs intézkedések elegendők-e, különös tekintettel az Eurocyprianak a Cyprus Airway fő részvényese számára történő eladására. A Bizottságot különösen érdekelné e tekintetben a CY versenytársának a véleménye.

A Bizottságnak afelől is kétsége támadt, hogy a szerkezetátalakítási terv támogatási része az iránymutatásoknak megfelelően a lehető legalacsonyabb, tekintettel arra, hogy még nem született döntés arról, hogy akár az Eurocypria, akár a tervezett tőkeemelés állami támogatásnak minősül-e.

Általában a Cyprus Airways-hez hasonló méretű társaságok esetében a szerkezetátalakítás költségeihez való saját hozzájárulás 50 %. A Cyprus Airways hozzájárulása 7 millió CYP (12 millió EUR) készpénzben kifizetett összeg lesz, a ciprusi hatóságok véleménye szerint ez egyrészt az Eurocypria eladásából következően 15 millió CYP-vel, másrészt pedig a szerkezetátalakítás megkezdése utáni 18. hónapra tervezett tőkeemelésből származó magánrészvényesi tőke által további 4,2 millió CYP-vel egészül ki. A Bizottság kétségének ad hangot a saját hozzájárulás megfelelő szintjét, illetve azt illetően, hogy az Eurocypria eladása és az állami részvényes általi tőkeemelés nem minősül-e állami támogatásnak.

⁽²⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

A fentiek fényében a Bizottság kétségesnek tartja, hogy a bejelentett szerkezetátalakítási terv megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatások alkalmazandó rendelkezéseinek. Ezért a Bizottság úgy határozott, hogy a 659/1999/EK rendelet 4. cikke (4) bekezdésének megfelelően hivatalos vizsgálati eljárást kezdeményez. A Bizottság határozat elfogadásával zárja le az eljárást.

A fent említett megfontolások fényében a Bizottság az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás alapján felkéri a Ciprusi Köztársaságot észrevételeinek megtételére és minden olyan információ átadására, amely elősegíti a támogatás értékelését.

E körülmények között a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az érdekelt felek érdekében áll benyújtani észrevételeiket az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésének alapján végzett hivatalos vizsgálati eljárás keretében.

A LEVÉL SZÖVEGE

„H Επιτροπή επιθυμεί να πληροφορήσει την Κυπριακή Δημοκρατία ότι, αφού εξέτασε τις πληροφορίες που έδωσαν οι αρχές της χώρας σχετικά με το προαναφερόμενο μέτρο, αποφάσισε να κινηθεί τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1. Με επιστολή άνευ ημερομηνίας που πρωτοκολλήθηκε από την Επιτροπή στις 9 Νοεμβρίου 2005 (DG TREN A/28405) και σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και με τη δέσμευση που ανέλαβαν στο πλαίσιο της ενίσχυσης διάσωσης (N69/2005) για την Cyprus Airways την οποία ενέκρινε η Επιτροπή στις 3 Μαΐου 2005 (απόφαση (2005)1322), οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχέδιο αναδιάρθρωσης για την Cyprus Airways Ltd. Στις 14 Νοεμβρίου 2005, η Γενική Γραμματεία της Επιτροπής πρωτοκόλλησε την κοινοποίηση με στοιχεία SG(05)A10041 και η υπόθεση έλαβε τον αριθμό N 555/2005.
2. Στις 18 Νοεμβρίου 2005 (D(05)125084), η Επιτροπή ζήτησε από τις κυπριακές αρχές συμπληρωματικές διευκρινιστικές πληροφορίες. Οι κυπριακές αρχές απάντησαν στα ερωτήματα της Επιτροπής με επιστολή της 23ης Ιανουαρίου 2006, που πρωτοκολλήθηκε στις 24 Ιανουαρίου 2006 (με στοιχεία DG TREN A/11819). Στις 14 Δεκεμβρίου 2005, πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες συνάντηση τεχνικού χαρακτήρα μεταξύ εκπροσώπων της Κυπριακής Δημοκρατίας και της Επιτροπής. Στη συνέχεια, έλαβε χώρα στις Βρυξέλλες συνάντηση υψηλού επιπέδου, στις 30 Ιανουαρίου 2006, προκειμένου να συζητηθεί η πρόοδος στην υπό εξέταση υπόθεση.

II. ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ CYPRUS AIRWAYS

3. Η Cyprus Airways ιδρύθηκε το 1947 ως δημόσια εταιρεία. Οι κύριες δραστηριότητές της συνίστανται στην αεροπορική

μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων και στην παροχή άλλων συναφών υπηρεσιών. Κύριος μέτοχος της εταιρείας είναι το Κυπριακό Δημόσιο (69,62 %), ενώ τις υπόλοιπες μετοχές κατέχουν περίπου 4 200 ιδιώτες μικροεπενδυτές.

4. Η Cyprus Airways Ltd. (εφεξής “Cyprus Airways” ή “CY”) ανήκει στον όμιλο της Cyprus Airways (εφεξής “ο όμιλος”).
5. Η Cyprus Airways εξυπηρετεί επί του παρόντος, με δρομολόγια σε τακτικές γραμμές, 26 προορισμούς στην Ευρώπη και την Μέση Ανατολή⁽³⁾. Το 2004, η CY μετέφερε 1 772 552⁽⁴⁾ επιβάτες και εκτέλεσε 3 427 εκατ. επιβατοχιλιόμετρα μεταφορικού έργου, με μέσο συντελεστή πληρότητας 71,8 %. Ο στόλος της απαρτίζεται από 11 αεροσκάφη:
 - δύο αεροσκάφη A319, που παραδόθηκαν το 2002 και ανήκουν στη CY·
 - επτά αεροσκάφη A320-200, που παραδόθηκαν μεταξύ Μαΐου 1989 και Μαρτίου 1993 και ανήκουν στη CY, εκ των οποίων ένα αεροσκάφος είναι επί του παρόντος πλήρως εκμισθωμένο στην Eurocyprya⁽⁵⁾·
 - δύο αεροσκάφη A330-200, που παραδόθηκαν το 2002 και 2003 (μισθωμένα).
6. Οι άλλες εταιρείες του ομίλου, που ανήκουν κατά 100 % στην Cyprus Airways, είναι οι εξής:

Eurocyprya Airlines

7. Η εταιρεία αυτή (εφεξής Eurocyprya) ιδρύθηκε το 1991 ως κατά 100 % θυγατρική της Cyprus Airways και τέθηκε σε λειτουργία τον Μάρτιο 1992 για την εκτέλεση ναυλωμένων πτήσεων (τσάρτερ) από και προς την Κύπρο. Η αρχική ιδέα στην οποία βασίζεται η ίδρυση της Eurocyprya ήταν να δημιουργηθούν δύο χωριστοί φορείς οι οποίοι θα απευθύνονταν σε διαφορετικές αγορές, ενώ παράλληλα θα επωφελοούνταν από ορισμένες από κοινού παρεχόμενες υπηρεσίες, όπως είναι η τροφοδοσία, η εξυπηρέτηση εδάφους στον τερματικό σταθμό στην Κύπρο και η συντήρηση των αεροσκαφών. Η Eurocyprya δραστηριοποιείται στο τουριστικό τμήμα της αγοράς, η δε χαμηλότερη βάση κόστους της σε σύγκριση με την CY της επιτρέπει να λειτουργεί με χαμηλότερη απόδοση (yield). Από το 2001, η Eurocyprya εκτελούσε επίσης περιορισμένες τακτικές πτήσεις.
8. Η Eurocyprya εκτελεί ναυλωμένες πτήσεις από περισσότερα από 50 ευρωπαϊκά αεροδρόμια, η πλειονότητα των οποίων είναι περιφερειακά αεροδρόμια που προσφέρουν άμεσες συνδέσεις μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και άλλων ευρωπαϊκών χωρών και της Κύπρου. Ο στόλος της Eurocyprya αποτελείται από πέντε αεροσκάφη: τέσσερα μισθωμένα Boeing 737-800 (που αποκτήθηκαν μεταξύ Φεβρουαρίου και Απριλίου 2003), καθένα με μεταφορική ικανότητα 189 επιβατών, ενώ το καλοκαίρι του 2005 η Eurocyprya χρησιμοποίησε ένα επιπλέον αεροσκάφος A320 (A320) με πλήρη μίσθωση (“wet lease”) από την Cyprus Airways, έχοντας ως βάση το αεροδρόμιο του Ηρακλείου (Κρήτη).

⁽³⁾ Αθήνα, Λονδίνο (Heathrow και Stansted), Άμστερνταμ, Βρυξέλλες, Φρανκφούρτη, Μόσχα, Παρίσι, Ζυρίχη, Βιέννη, Birmingham, Manchester, Μιλάνο, Ρώμη, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Κάιρο, Τελ-Αβίβ, Βηρυτός, Δαμασκός, Αμάν, Jeddah, Bahrain, Dubai και Riyadh

⁽⁴⁾ Συμπεριλαμβανομένων των επιβατών που ταξιδεύουν δωρεάν, των επιβατών σε ναυλωμένες και τακτικές πτήσεις.

⁽⁵⁾ Αεροσκάφος και πλήρωμα.

9. Η Eurocyprria εμφάνισε οριακή κερδοφορία τα τελευταία πέντε χρόνια, πραγματοποιώντας κέρδη προ φόρων της τάξεως των 1,9 εκατ. CYP (3,3 εκατ. ευρώ) το 2004 επί εσόδων από μεταφορά επιβατών της τάξεως των 40,3 εκατ. CYP (70 εκατ. ευρώ). Το 2004, αύξησε τον αριθμό των πτήσεων της κατά 11,5 % σε σχέση με το 2003, ενώ ο αριθμός των επιβατών που μεταφέρθηκαν αυξήθηκε κατά 12,8 % (563 998 το 2004 έναντι 500 178 το 2003).

Zenon National Distribution Centre Ltd.

10. Η εν λόγω θυγατρική εταιρεία (εφεξής Zenon) παρέχει υπηρεσίες σε κύπριους ταξιδιωτικούς πράκτορες. Ειδικότερα, η Zenon παρέχει και διανέμει ηλεκτρονικές πληροφορίες που επιτρέπουν σε ταξιδιωτικούς πράκτορες να πραγματοποιούν κρατήσεις θέσεων και εκδόσεις εισιτηρίων καθώς και κρατήσεις ξενοδοχείων και αυτοκινήτων.
11. Η Zenon προσφέρει επίσης ένα σύστημα back/front office (οργανωτικής υποστήριξης/εξυπηρέτησης του κοινού) για έκδοση εισιτηρίων, το e-Tariffs, ένα σύστημα αναζήτησης ναύλων, και το Sabre Res, μια μηχανή κράτησης θέσεων που παρέχει στους ταξιδιωτικούς πράκτορες τη δυνατότητα να πωλούν υπηρεσίες μέσω των δικτυακών τους τόπων. Επιπλέον, η Zenon προσφέρει στο κοινό ένα σύστημα ταξιδιωτικών πληροφοριών ('Sabre Virtually There'), το οποίο αποστέλλει με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο πληροφορίες σε μεμονωμένους ταξιδιώτες, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών για τα δρομολόγια και άλλα ταξιδιωτικά δεδομένα.
12. Το 2004, η εταιρεία συνέβαλε με 96 600 CYP (168 000 ευρώ) κέρδος στους λογαριασμούς του ομίλου, επί κύκλου εργασιών 0,9 εκατ. CYP (1,56 εκατ. ευρώ). Ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε κατά 12,5 % το 2004, από 0,8 εκατ. CYP (1,4 εκατ. ευρώ) το 2003.

Hellas Jet S.A.

13. Η Cyprus Airways αποφάσισε να ιδρύσει το 2002 μια δεύτερη θυγατρική αεροπορική εταιρεία, την Hellas Jet S.A. (εφεξής Hellas Jet), η οποία συστάθηκε στην Αθήνα την 1η Ιουλίου 2002 και άρχισε να λειτουργεί στις 24 Ιουλίου 2004. Σκοπός ίδρυσης της Hellas Jet ήταν να αποτελέσει μια νέα ευρωπαϊκή αεροπορική εταιρεία στην ελληνική αγορά. Χρησιμοποιούσε τρία μισθωμένα αεροσκάφη Airbus A320 τα οποία είχαν ως βάση τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, εκτελούσε δε το 2004 τακτικές πτήσεις προς τις Βρυξέλλες (11 πτήσεις την εβδομάδα), το Λονδίνο (δεκατέσσερις πτήσεις την εβδομάδα), το Παρίσι (δώδεκα πτήσεις την εβδομάδα) και το Μάντσεστερ (δύο πτήσεις την εβδομάδα).
14. Ωστόσο, δεν υλοποιήθηκαν οι προσδοκίες σύμφωνα με τα επιχειρησιακά σχέδια και τα τακτικά δρομολόγια αναστάλησαν από τις 10 Μαΐου 2005. Τα αποτελέσματα του εν λόγω εγχειρήματος ήταν συνεπώς οικονομικά ζημιογόνα, επιβαρύνοντας τον όμιλο της Cyprus Airways με ένα συσσωρευμένο κόστος 29,5 εκατ. CYP (51,4 εκατ. ευρώ) τον Ιούνιο 2005.

Cyprair Tours

15. Η Cyprair Tours Ltd. ιδρύθηκε το 1970 και ήταν εγγεγραμμένη ως ταξιδιωτικός οργανισμός (tour operator) στο Ηνωμένο Βασίλειο. Λειτουργήσε ως ειδικευμένος ταξιδιωτικός οργανισμός με κύρια δραστηριότητα την οργάνωση διακοπών πλήρων παροχών (all inclusive) στην Κύπρο από μεγάλες πόλεις του Ηνωμένου Βασιλείου μέχρι το τέλος Οκτωβρίου 2004, οπότε και διέκοψε τις δραστηριότητές της.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

16. Η εταιρεία αυτή ξεκίνησε τις δραστηριότητές της το 1996, όταν ανέλαβε την εκμετάλλευση των Καταστημάτων Αφορολογητών Ειδών στα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου. Στους λογαριασμούς του ομίλου αντιμετωπίζεται ως συνδεδεμένη εταιρεία, χρησιμοποιώντας για την ενοποίηση την μέθοδο της καθαρής θέσης. Επειδή το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας διορίζεται από τον Υπουργό Οικονομικών της Κύπρου, η CΥ μοιράστηκε τα κέρδη της από τις πωλήσεις αφορολογητών ειδών με το κυπριακό κράτος.
17. Τα Καταστήματα Αφορολογητών Ειδών στα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου σχεδιάζεται να παραχωρηθούν στον νέο ανάδοχο του αεροδρομίου και δεν θα αποτελούν πλέον μέρος του ομίλου της Cyprus Airways. Η εμπορική συμφωνία μεταξύ της κυβέρνησης και του αναδόχου του αεροδρομίου υπεγράφη στις 8 Ιουλίου 2005. Μόλις ολοκληρωθεί η συναλλαγή αυτή (που βρίσκεται στα τελευταία στάδια), ο ανάδοχος θα αναλάβει όλες τις δραστηριότητες του αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας των καταστημάτων αφορολογητών ειδών. Αυτό αναμένεται να συμβεί πριν από το τέλος Απριλίου 2006.

Η χρηματοοικονομική κατάσταση

18. Μολονότι η χρηματοοικονομική εικόνα της αεροπορικής εταιρείας ήταν ανέκαθεν υγιής, με θετικές ταμιακές ροές και χρηματοοικονομικούς δείκτες, η σημερινή χρηματοοικονομική κατάσταση της Cyprus Airways είναι προβληματική: τα τρία τελευταία χρόνια η θέση της επιδεινώθηκε σημαντικά, με αποτέλεσμα να εμφανίζει σοβαρές ζημιές. Οι ζημιές εκμετάλλευσης του ομίλου το 2004 ανήλθαν σε – 23 εκατ. CYP (– 40 εκατ. ευρώ) και το προβλεπόμενο αποτέλεσμα εκμετάλλευσης για το 2005 είναι – 21,4 εκατ. CYP (– 37 εκατ. ευρώ).
19. Η δυσχερής χρηματοοικονομική θέση στην οποία βρίσκεται ο όμιλος οφείλεται, σύμφωνα με τη γνώμη των κυπριακών αρχών, σε αρκετούς παράγοντες. Όσον αφορά τη Cyprus Airways, οι κυπριακές αρχές ισχυρίζονται ότι το καθεστώς της αεροπορικής εταιρείας ως κρατικού αερομεταφορέα έχει συμβάλει στην αύξηση του εσωτερικού κόστους. Το καθεστώς αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ευθυγράμμιση της σταδιοδρομίας του προσωπικού της CΥ και των αποζημιώσεών τους με εκείνες των δημοσίων υπαλλήλων της Κύπρου και τη θέσπιση και εφαρμογή δύσκαμπτων εργασιακών κανόνων και πρακτικών που η κυβέρνηση της Κύπρου θεωρεί ότι δεν συνάδουν με μια απελευθερωμένη αγορά αεροπορικών μεταφορών στην οποία η αεροπορική εταιρεία λειτουργήσε από την προσχώρηση της Κύπρου στην ΕΕ.

20. Η αεροπορική εταιρεία υπέστη επίσης την επίδραση ορισμένων αρνητικών εξωτερικών παραγόντων σε σχέση με την αγορά της και με την αγορά αεροπορικών μεταφορών, γενικότερα. Τα τελευταία χρόνια παρατηρήθηκε σημαντική διάβρωση των εσόδων της αεροπορικής εταιρείας: το γεγονός αυτό μπορεί να αποδοθεί στους εξής παράγοντες:
- στη συνεχή αύξηση του ανταγωνισμού με την προσχώρηση της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση,
 - στην εξασθένηση της βρετανικής λίρας σε σχέση με την κυπριακή λίρα κατά 15 % περίπου για την περίοδο 2002-2004 (η αγορά του HB αποτελεί τη σημαντικότερη αυτοτελή αγορά για την CY)
 - στις μειώσεις των τιμών των εισιτηρίων που εφαρμόστηκαν από την αεροπορική εταιρεία για να κερδίσει επιβάτες κατά τη διάρκεια του πρόσφατου πολέμου στο Ιράκ,
 - στις αυξήσεις του κόστους των καυσίμων λόγω των παγκόσμιων εξελίξεων στην αγορά ενέργειας.
21. Επιπλέον, άλλες εταιρείες του ομίλου είχαν μη ικανοποιητικές επιδόσεις ή μειώθηκε η συμβολή τους στα αποτελέσματα του ομίλου. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η Hellas Jet, 100 % θυγατρική της Cyrgus Airways, άρχισε τις δραστηριότητές της τον Ιούνιο 2003 και ανέστειλε τις τακτικές πτήσεις της τον Μάιο 2005. Η Cyrgus Airways επιβαρύνθηκε με περίπου 24 εκατ. CYP⁽⁶⁾ συνολικές ζημιές που εμφάνισε η εγκατεστημένη στην Αθήνα αεροπορική εταιρεία μέχρι το τέλος του 2004. Οι ζημιές αυτές ενοποιήθηκαν πλήρως στα αποτελέσματα του ομίλου.
22. Η προσχώρηση της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, την 1η Μαΐου 2004, οδήγησε σε δραματική μείωση των εσόδων της Cyrgus Air (Duty Free Shops) Ltd, δεδομένου ότι καταργήθηκαν οι πωλήσεις αφορολόγητων ειδών στη πλειοψηφία των προορισμών που εξυπηρετούνταν από τα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου. Η συμβολή των κερδών από τα Καταστήματα Αφορολογητών Ειδών στους λογαριασμούς του ομίλου μειώθηκε από 7,1 εκατ. CYP το 2002 σε 1,9 εκατ. CYP το 2004. Τα κέρδη από τα Καταστήματα Αφορολογητών Ειδών αναμένεται να μηδενιστούν από το 2005 και μετά. Την 1η Ιανουαρίου 2006, η ιδιοκτησία και η διαχείριση των καταστημάτων επρόκειτο να μεταβιβαστούν στις αερολιμενικές αρχές.
23. Συνολικά, το αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής ήταν να εξαντληθούν τα ταμειακά διαθέσιμα και οι πόροι της Cyrgus Airways. Για να διατηρήσει τις δραστηριότητές της, η Cyrgus Airways προσέφυγε σε πώληση στοιχείων του ενεργητικού και σε δανεισμό. Η Cyrgus Airways πώλησε ένα αεροσκάφος A320 έναντι 5 εκατ. CYP, έναν εφεδρικό κινητήρα A320 έναντι 1,7 εκατ. CYP και ανταλλακτικά αεροσκαφών A310 έναντι 0,7 εκατ. CYP, προκειμένου να καλύψει τα ελλείμματα ρευστότητας στις αρχές του 2005.
24. Στις 3 Μαΐου 2005, η Επιτροπή ενέκρινε ενίσχυση διάσωσης (N69/2005) ύψους 30 εκατ. CYP (51 εκατ. ευρώ) για τον όμιλο της Cyrgus Airways. Η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι η Cyrgus Airways αποτελούσε προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης προβληματικών επιχειρήσεων του 2004⁽⁷⁾ (εφεξής οι "κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α"). Η Επιτροπή κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση διάσωσης προς την CY πληρούσε τους όρους που προβλέπονται στο τμήμα 3.1.1 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.
25. Η ενίσχυση διάσωσης αποτελείτο από δάνειο που χορηγήθηκε βάσει των επιτοκίων της αγοράς, υποστηριζόμενο από εγγύηση δανείου που έδωσε η κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας. Το ύψος του δανείου, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α, περιοριζόταν στο ποσό που ήταν αναγκαίο για την διαχείριση του βραχυπρόθεσμου ελλείμματος ταμειακών ροών της εταιρείας.

Εκπόνηση σχεδίου αναδιάρθρωσης

26. Ακόμη και πριν από τη χορήγηση της ενίσχυσης διάσωσης, το Μάιο 2005, η CY προσπαθούσε να τροποποιήσει τις δραστηριότητές της προκειμένου να μειώσει το κόστος της και να βελτιώσει τα αποτελέσματα. Οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν ότι η εταιρεία είχε προβεί σε αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων της από το 2004. Οι κυπριακές αρχές τονίζουν ότι στο τέλος του 2004 η αεροπορική εταιρεία μείωσε το στόλο της κατά δύο αεροσκάφη (ένα από τα οποία μισθώθηκε πλήρως στη συνέχεια στην Eurocyrgia) και εγκατέλειψε ορισμένες γραμμές τις οποίες εξυπηρετούσε προηγουμένως προς τη Βαρσοβία, τη Βουδαπέστη και το Κολόμπο.
27. Μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης διάσωσης, το Μάιο 2005, η CY προσπάθησε να αναστρέψει την πτωτική πορεία της, καθορίζοντας και θέτοντας σε εφαρμογή ορισμένες λύσεις ταχείας αποτελεσματικότητας ("quick-wins") ή πρωτοβουλίες βραχυπρόθεσμης μείωσης του κόστους και βελτίωσης των εσόδων που αναμένεται να επιβραδύνουν το ρυθμό των ζημιών στην αεροπορική εταιρεία και να συμβάλουν κατά περίπου 10,4 εκατ. CYP στη βελτίωση των αποτελεσμάτων το 2005. Οι ενέργειες αυτές αποτέλεσαν μέρος του σχεδίου δράσης ("Action Plan") και του προγράμματος εμπορικής ανάκαμψης ("Commercial Turnaround") που δρομολογήθηκαν στο τέλος του 2004/αρχές 2005 προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα στην χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας, και υποστηρίχθηκαν μέσω του βραχυπρόθεσμου δανείου που εγκρίθηκε με τη μορφή ενίσχυσης διάσωσης.
28. Ωστόσο, σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, οι ενέργειες αυτές δεν είναι αρκετές για να αντιμετωπιστεί η παρούσα κατάσταση της εταιρείας. Οι τρέχουσες προβλέψεις δείχνουν ότι η ταμειακή θέση της αεροπορικής εταιρείας θα εξακολουθήσει να επιδεινώνεται σταθερά. Στις 3 Νοεμβρίου 2005, σύμφωνα με τη δέσμευση που ανέλαβαν στο πλαίσιο της ενίσχυσης διάσωσης και με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν σχέδιο αναδιάρθρωσης για την Cyrgus Airways. Το σχέδιο αυτό βασιζόταν σε ένα μακροπρόθεσμο εμπορικό δάνειο (με την εγγύηση του Δημοσίου) ύψους 70 εκατ. CYP (122 εκατ. ευρώ), παράλληλα με περικοπές προσωπικού και μισθών, προκειμένου να επανακτήσει ο όμιλος τη βιωσιμότητά του.

⁽⁶⁾ 2003: ζημία 6,4 εκατ. CYP, 2004: ζημία 10,2 εκατ. CYP + απαξίωση 7,6 εκατ. CYP.

⁽⁷⁾ EE C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

29. Μετά από συζητήσεις με τις υπηρεσίες της Επιτροπής, στις 14 Δεκεμβρίου 2005, υποβλήθηκε στην Επιτροπή προς εξέταση, στις 23 Ιανουαρίου 2006, ένα δεύτερο τροποποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Το σχέδιο αυτό αποτελεί τη βάση της παρούσας απόφασης.
30. Το αναθεωρημένο σχέδιο προβλέπει ότι η Eurocyprgia θα πωληθεί στο κράτος, το Φεβρουάριο 2006, έναντι 15 εκατ. CYP (26,1 εκατ. ευρώ) σε ρευστό. Οι κυπριακές αρχές τονίζουν ότι τόσο η συναλλαγή όσο και η τιμή πώλησης αποτελούν υποθέσεις εργασίας, δεδομένου ότι οι διαπραγματεύσεις για την τιμή πώλησης δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί. Το σχέδιο περιλαμβάνει επίσης ένα μακροπρόθεσμο (10ετές) δάνειο ύψους 55 εκατ. CYP (95,8 εκατ. ευρώ) με εμπορικούς όρους, αλλά με κρατική εγγύηση. Εάν η τιμή πώλησης της Eurocyprgia είναι διαφορετική από την προβλεπόμενη τιμή που αναφέρεται στην αναθεωρημένη κοινοποίηση, τότε το ποσό του δανείου θα προσαρμοστεί αναλόγως προς τα πάνω ή προς τα κάτω έτσι, ώστε να καταστεί διαθέσιμο στην αεροπορική εταιρεία συνολικό ποσό 70 εκατ. CYP (122 εκατ. ευρώ).
31. Το σχέδιο προβλέπει περαιτέρω αύξηση του κεφαλαίου, συνολικού ύψους 14 εκατ. CYP (24 εκατ. ευρώ) με τη συμμετοχή του Δημοσίου και ιδιωτών μετόχων, που θα λάβει χώρα 18 μήνες μετά την έναρξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Με την αύξηση του κεφαλαίου, ύψους 14 εκατ. CYP, το 2007, θα αποπληρωθεί ισοδύναμο ποσό του μακροπρόθεσμου δανείου και το υπόλοιπο θα καταβληθεί σε εξαμηνιαίες δόσεις κατά την εναπομένουσα περίοδο.
32. Το αναθεωρημένο σχέδιο περιλαμβάνει διαρθρωτικά μέτρα, όπως πώληση στοιχείων του ενεργητικού, επενδύσεις σε ΤΟ, κλείσιμο ζημιολογικών μονάδων, περικοπές προσωπικού και μισθών και άλλα μέτρα εξοικονόμησης πόρων. Οι κυπριακές αρχές θεωρούν ότι το σχέδιο αυτό, εάν εφαρμοστεί πλήρως, θα επιτρέψει στην αεροπορική εταιρεία να ανακτήσει τη βιωσιμότητα της κατά τα προσεχή έτη.

III. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

33. Λόγω της τρέχουσας δυσχερούς οικονομικής καταστάσεως στην οποία έχει περιέλθει ο όμιλος της Cyprus Airways, οι κυπριακές αρχές αποφάσισαν να λάβουν ριζικά μέτρα. Το στρατηγικό και επιχειρησιακό μοντέλο το οποίο χρησιμοποίησε στην Cyprus Airways και στις θυγατρικές της κατά το παρελθόν δεν είναι πλέον βιώσιμο στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί η αεροπορική εταιρεία.
34. Το βασικό πρόβλημα έγκειται στο γεγονός ότι η αεροπορική εταιρεία λειτουργεί σε επίπεδα κόστους ενός αερομεταφορέα με πλήρες δίκτυο, ενώ η πραγματικότητα της ελευθερωμένης αγοράς στην Κύπρο, χώρα η οποία αποτελεί κατ'εξοχή προορισμό αναψυχής, αφήνει περιθώρια μόνο για επίπεδα κέρδους που αντιστοιχούν σε εκείνα των αεροπορικών εταιρειών τσάρττερ ή/και των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, που αποτελούν στην ουσία τους πραγματικούς ανταγωνιστές της CY. Κατά την άποψη του πλειοψηφικού μετόχου της αεροπορικής εταιρείας, που είναι το κυπριακό

κράτος, η συνέχιση της σημερινής κατάστασης ("business as usual") ή η επιβολή περιορισμένων μόνων προσαρμογών στο ισχύον επιχειρησιακό μοντέλο δεν αποτελούν εφικτές λύσεις. Με βάση την αγορά της, γεωγραφικές παραμέτρους και τα χαρακτηριστικά των επιβατών της, η αεροπορική εταιρεία διαθέτει περιορισμένες μόνο δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη ή αύξηση των εσόδων της στο συγκεκριμένο περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί. Κατά συνέπεια, οι αρχές αποφάσισαν να προβούν σε μια "επώδυνη αναδιάρθρωση" με περικοπές κόστους κατά την πρώτη φάση της.

35. Από τη στιγμή που θα έχει υλοποιηθεί το εγχείρημα αυτό και θα υπάρχουν θετικές καθαρές ταμειακές ροές, θα πραγματοποιηθεί η στρατηγική επανατοποθέτηση της Cyprus Airways στην αγορά, ως εταιρείας παροχής οικονομικά συμφερούσων υπηρεσιών αερομεταφορών ("value for money brand"). Το νέο πλαίσιο θα αντιμετωπίζει τις ανάγκες των επιβατών τακτικών πτήσεων (για επαγγελματικούς σκοπούς και για αναψυχή), θα προσφέρει σύνολα θέσεων στους consolidators (φορείς συγκεντρωτικής αγοράς θέσεων σε αεροσκάφη), και δυνητικά, εκτός περιόδων αιχμής, θα προσφέρει ολόκληρο το αεροσκάφος σε ταξιδιωτικούς πράκτορες ή ταξιδιωτικούς consolidators. Μετά από το στάδιο αυτό, θα ξεκινήσει μια δεύτερη φάση περικοπής του κόστους, που θα επικεντρώνεται στην εξωτερική ανάθεση και στην εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών του κλάδου.
36. Μολονότι το υφιστάμενο σχέδιο δράσης ("Action Plan") και το πρόγραμμα "εμπορικής ανάκαμψης" ("Commercial Turnaround"), που δρομολογήθηκαν στα τέλη 2004/αρχές 2005, επέλυσαν σε ένα ορισμένο βαθμό τα χρηματοοικονομικά προβλήματα της αεροπορικής εταιρείας, οι κυπριακές αρχές ανέφεραν ότι τα μέτρα αυτά αναμένεται να βελτιώσουν τα αποτελέσματα μόνο κατά 10,4 εκατ. CYP το 2005. Ωστόσο, η CY πρέπει ακόμα να καλύψει ένα κενό περίπου 20 εκατ. CYP, εξαιρουμένων ορισμένων έκτακτων κονδυλίων όπως είναι τα έξοδα για το πλεονάζον προσωπικό, ύψους 3 εκατ. CYP^(*). Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει δυνατότητες λειτουργικών βελτιώσεων τόσο στην πλευρά του κόστους όσο και στην πλευρά των εσόδων. Η αναμενόμενη βελτίωση των αποτελεσμάτων από τις πρωτοβουλίες αυτές θα ανέλθει σε 19,6 εκατ. CYP το 2006, αναλυόμενη σε 15,4 εκατ. CYP μείωση κόστους και 4,2 εκατ. CYP αύξηση των εσόδων. Κατά το 2007, θα υπάρξει περαιτέρω βελτίωση από την εφαρμογή του σχεδίου αυτού, της τάξης των 2,5 εκατ. CYP.

	[...] ^(*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

(*) Το ποσό αυτό περιλαμβάνει τις δαπάνες για την απομάκρυνση του πλεονάζοντος προσωπικού συν πρόβλεψη επιπλέον 2,5 εκατ. CYP.

37. Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, ο όμιλος θα εμφανίσει αρνητική καθαρή θέση – 8,3 εκατ. CYP στο τέλος 2005, λόγω των συσσωρευμένων ζημιών του. Η κατάσταση αυτή θα επιδεινωθεί, παρά τη θετική επίπτωση που θα έχει για τους λογαριασμούς της εταιρείας η πώληση της Eurocyprria το 2006, λόγω των αποζημιώσεων για τη μείωση του προσωπικού οι οποίες θα πρέπει να καταβληθούν κατά τη χρονική αυτή περίοδο. Αναμένεται ότι από το 2007 η καθαρή αξία του ομίλου θα βελτιώνεται συνεχώς καθώς θα βελτιώνονται τα αποτελέσματα των εταιρειών του ομίλου. Επιπλέον, η αύξηση κεφαλαίου κατά 14 εκατ. CYP το 2007 αναμένεται να βελτιώσει την καθαρή θέση, καθιστώντας την θετική από το 2008.

38. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης, όπως κοινοποιήθηκε, βασίζεται σε ορισμένες παραδοχές:

- Η κίνηση στην κυπριακή αγορά αναμένεται να αυξηθεί κατά 3,5 % κατά μέσον όρο ετησίως για την περίοδο 2005-2010, ενώ οι προβλέψεις για την αύξηση της κίνησης της Cyprus Airways εμφανίζουν ρυθμό 2,4 % κατά μέσον όρο ετησίως για την περίοδο 2005-2010.
- Ως εκ τούτου, το μερίδιο αγοράς της Cyprus Airways εκτιμήθηκε ότι θα υποχωρήσει από 24,6 % το 2005 σε 23,2 % το 2010.
- Τα έσοδα από τις εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν κατά 1,1 εκατ. CYP το 2006 και κατά 1,2 εκατ. CYP ετησίως από το 2007 έως το 2010, σύμφωνα με τις βελτιώσεις του προγράμματος εμπορικής ανάκαμψης (commercial turnaround).
- Ο στόλος της Cyprus Airways δεν αλλάζει κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου (μέχρι το 2010) και παραμένει όπως ήταν το 2005, δηλαδή δύο αεροσκάφη A330, επτά αεροσκάφη A320 (ένα μισθωμένο στην ECA) και δύο αεροσκάφη A319.
- Το πτητικό δίκτυο της εταιρείας παραμένει αμετάβλητο καθόλη τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτουν οι προβλέψεις, χωρίς την προσθήκη νέων γραμμών. Η εξυπηρέτηση της επιπλέον ζήτησης επιτυγχάνεται μέσω του προγραμματισμού επιπρόσθετων πτήσεων, οι οποίες υποτίθεται ότι δεν αποκλίνουν σημαντικά από τον τρόπο λειτουργίας του έτους βάσης (2005).
- Οι δαπάνες προσωπικού αναμένεται να αυξηθούν κατά 3 % ετησίως μεταξύ 2006-2008 και κατά 5 % ετησίως το 2009 και 2010.
- Το κόστος των καυσίμων στις προβλέψεις βασίστηκε στην ακόλουθη εκτιμώμενη μέση τιμή για την βορειοδυτική Ευρώπη: περίπου 516 USD/τόνο για το 2005, 679 USD/τόνο για το 2006, 662 USD/τόνο για το 2007, 647 USD/τόνο για το 2008, και 636 USD/τόνο για το 2009 και 2010.
- Οι συναλλαγματικές ισοτιμίες που χρησιμοποιήθηκαν στις προβλέψεις είναι 1 CYP= 1,72 ευρώ, 2,15 USD και 1,20 GBP

Μακροπρόθεσμο δάνειο 55 εκατ. CYP (95,8 εκατ. ευρώ)

39. Μόλις η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δώσει την έγκρισή της, θα ληφθεί μακροπρόθεσμο δάνειο από εμπορική τράπεζα, ύψους 55 εκατ. CYP (95,8 εκατ. ευρώ), με την εγγύηση του κυπριακού κράτους. Το νέο δάνειο θα είναι δεκαετούς διάρκειας. Η αποπληρωμή του θα γίνεται σε εξαμηνιαίες δόσεις, η πρώτη από τις οποίες θα οφείλεται έξι μήνες μετά

τη λήψη του δανείου. Το δάνειο αυτό θα προσφέρει στην CY την απαραίτητη ρευστότητα για την αναδιάρθρωση.

40. Το επιτόκιο του δανείου αυτού ορίστηκε από τις κυπριακές αρχές στο επιτόκιο αναφοράς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (επί του παρόντος 4,08 %). Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, δεδομένου ότι το επιτόκιο της αγοράς είναι χαμηλότερο από το επιτόκιο αναφοράς, η διαφορά θα καταβληθεί από την CY στο κράτος ως αμοιβή για την εγγύηση που θα παράσχει.

41. Ειδικότερα, το δάνειο αναδιάρθρωσης (και τα έσοδα από την πώληση της Eurocyprria) προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί ως εξής:

Περίοδος	Ποσό (εκατ. CYP)	Περιγραφή
2006	30	Αποπληρωμή της ενίσχυσης διάσωσης
2006	10,6	Αποζημιώσεις για τη μείωση του προσωπικού
2006	2	Άλλες δαπάνες μείωσης του προσωπικού
2006-2008	5	Κεφάλαιο κίνησης για την CY
2006-2008	13,5	Προβλεπόμενες κεφαλαιουχικές δαπάνες
2006-2010	10	Ελλείμματα ταμειακών ροών
Σύνολο	71,1	

42. Η χρηματοδότηση θα χρησιμοποιηθεί στην πρώτη φάση για την αποπληρωμή του βραχυπρόθεσμου δανείου ύψους 30 εκατ. CYP (51 εκατ. ευρώ) που συνάφθηκε μετά την έγκριση της ενίσχυσης διάσωσης, τον Μάιο 2005. Στη συνέχεια, το υπόλοιπο θα χρησιμοποιηθεί για την αναδιάρθρωση της αεροπορικής εταιρείας, για τη χρηματοδότηση των αποζημιώσεων μείωσης του προσωπικού, ύψους 10,6 εκατ. CYP, που αναμένεται να καταβληθούν το 2006, και για άλλες δαπάνες αναδιάρθρωσης, ύψους 2 εκατ. CYP, που αναμένεται να καταβληθούν το 2006 και 2007. Μολονότι δεν έχει γίνει ακόμη καμία πρόβλεψη για το ενδεχόμενο αυτό στο τρέχον σχέδιο χρηματοδότησης, κατά το προσεχές μέλλον ίσως χρειαστούν περαιτέρω μειώσεις προσωπικού λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων ή της περαιτέρω αναδιοργάνωσης.

43. Η χρηματοδότηση θα χρησιμοποιηθεί επίσης για να καλύψει τις απαιτήσεις κεφαλαίου κίνησης της εταιρείας. Κατά το παρελθόν, η εταιρεία συνήθιζε να επωφελείται από 35 εκατ. εκατ. CYP βραχυπρόθεσμων διευκολύνσεων που χρησιμοποιούσε για την κάλυψη των αναγκών της σε κεφάλαιο κίνησης λόγω των ανισορροπιών που παρατηρούνταν στις ταμειακές ροές της εξαιτίας της εποχικότητας και του γεγονότος ότι οι εισπράξεις και οι πληρωμές πραγματοποιούνται σε διαφορετικά νομίσματα. Οι κυπριακές αρχές εκτιμούν ότι η ελάχιστη απαίτηση κεφαλαίων κίνησης ανέρχεται σε περίπου 5 εκατ. CYP, προκειμένου να μπορέσει η εταιρεία να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της, όπως αυτές προκύπτουν σε διαφορετικά νομίσματα κατά τη διάρκεια οιοδήποτε μηνός, χωρίς να διατρέχει τον κίνδυνο να αντιμετωπίσει καταστάσεις όπου οι εισπράξεις έρχονται σε επόμενη φάση.

44. Το δάνειο θα χρησιμοποιηθεί για να καλύψει μελλοντικές απαιτήσεις δαπανών κεφαλαίου μέχρις ότου η εταιρεία να μπορεί να αποκτήσει ικανή ρευστότητα προκειμένου να καταβάλλει η ίδια τις δαπάνες αυτές. Οι δαπάνες κεφαλαίου εκτιμήθηκαν σε 3 εκατ. CYP το 2006 και το 2007, και σε 2,5 εκατ. CYP από το 2008 έως το 2010, δηλαδή συνολικά 13,5 εκατ. CYP. Οι εν λόγω προβλεπόμενες κεφαλαιουχικές δαπάνες συνδέονται κυρίως με δαπάνες έργων ΤΠ που θεωρούνται αναγκαία για την περαιτέρω αυτοματοποίηση της αεροπορικής εταιρείας και την ενίσχυση της ικανότητάς της να λειτουργεί με λιγότερο προσωπικό.
45. Το δάνειο θα χρησιμοποιηθεί επίσης για την κάλυψη συσσωρευμένων ελλειμμάτων ταμειακών ροών της αεροπορικής εταιρείας που προκύπτουν από την εποχικότητα η οποία χαρακτηρίζει την ικανότητα κερδοφορίας της· αυτά είναι δυνατόν να ανέλθουν μέχρι 10 εκατ. ευρώ έως τον Ιούλιο 2006, δεδομένου ότι η ταμειακή θέση της αεροπορικής εταιρείας κατά τους χειμερινούς μήνες βρίσκεται στο χαμηλότερο σημείο της. Ενώ τα κέρδη της αεροπορικής εταιρείας υπόκεινται σε έντονη εποχικότητα, οι δαπάνες της κατανέμονται εξίσου καθ'όλη τη διάρκεια του έτους, προκαλώντας αύξηση στις ανισορροπίες ταμειακών ροών.

Πώληση της Eurocyprgia

46. Η κυπριακή κυβέρνηση και το διοικητικό συμβούλιο της CY συμφώνησαν να πωληθεί η Eurocyprgia στο δημόσιο έναντι αντιτίμου το οποίο πρόκειται να καθορισθεί οριστικά προσεχώς, που έχει όμως αρχικά εκτιμηθεί σε 15 εκατ. CYP (26 εκατ. ευρώ). Στο πλαίσιο αυτό, ανατέθηκε στην Price-waterhouse Coopers η διενέργεια ανεξάρτητης αποτίμησης, σύμφωνα με την οποία η αξία της Eurocyprgia εκτιμήθηκε σε περίπου 15 εκατ. CYP. Έχουν ξεκινήσει διαπραγματεύσεις μεταξύ του διοικητικού συμβουλίου της Cyprus Airways και της κυβέρνησης, προκειμένου να συμφωνηθεί η οριστική τιμή πώλησης. Επειδή οι διαπραγματεύσεις αυτές δεν έχουν ακόμα ολοκληρωθεί, τόσο οι κυπριακές αρχές όσο και η Επιτροπή υιοθέτησαν την υπόθεση εργασίας ότι, με βάση την αποτίμηση που έχει ήδη διενεργηθεί, η Eurocyprgia θα αγοραστεί από το Δημόσιο κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 2006 έναντι 15 εκατ. CYP της μετρητοίς.
47. Η πώληση αυτή θα έχει ως συνέπεια το διαχωρισμό της Eurocyprgia από τον όμιλο της Cyprus Airways και τη λειτουργία της ως εντελώς χωριστής οντότητας. Σημαίνει επίσης ότι τα έσοδα από την πώληση (το ποσό που θα καταβληθεί από το κράτος στην Cyprus Airways) μπορούν να χρησιμοποιηθούν από την Cyprus Airways για τη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσής της.

Περικοπές κόστους

48. Στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης που έχει ήδη αναληφθεί, 111 περίπου μέλη από το μόνιμο προσωπικό της αεροπορικής εταιρείας έχουν ήδη αποχωρήσει ως πλεονάζον προσωπικό, ενώ 44 επιπλέον μέλη του προσωπικού που έχουν φθάσει σε ηλικία συνταξιοδότησης δεν θα αντικατασταθούν, και απολύθηκαν 564 εποχικοί απασχολούμενοι. Τα μέτρα αυτά, παράλληλα με άλλα μέτρα όπως η μείωση στις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης της εταιρείας, το κλείσιμο της τεχνικής μονάδας του αεροδρομίου της Πάφου και οι περικοπές μισθών για τη διοίκηση, μεταξύ άλλων, οδήγησαν στην εξοικονόμηση άνω των 10 εκατ. CYP.

49. Στους 24 μήνες του σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι προσπάθειες θα εστιαστούν κυρίως στην περικοπή δαπανών και στην επιλεκτική ενίσχυση των εσόδων. Η κυβέρνηση και η διοίκηση εκτίμησαν ότι οι συνολικές δαπάνες πρέπει να μειωθούν κατά 13 %. Αυτό θα επιτευχθεί με τη μείωση του προσωπικού κατά 20 % περίπου και παράλληλα με τη μείωση των επιπέδων των μισθών για τα μέλη εκείνα του προσωπικού που θα παραμείνουν στην εταιρεία κατά 15 %, κατά μέσον όρο. Αυτό σημαίνει ότι από το συνολικό προσωπικό των 1 840 εργαζομένων την 1η Σεπτεμβρίου 2005, 385 εργαζόμενοι θα αποχωρήσουν ως υπεράριθμοι βάσει του σχεδίου αναδιάρθρωσης· τα μέτρα αυτά θα επιφέρουν ετήσια εξοικονόμηση 6,85 εκατ. CYP. Περαιτέρω εξοικονόμηση 4,6 εκατ. CYP περίπου θα προέλθει από περικοπές δαπανών προσωπικού μέσω σειράς άλλων υπό εξέλιξη μέτρων.

Στρατηγικές παραγωγής εσόδων

50. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η αεροπορική εταιρεία έχει ήδη ξεκινήσει ένα πρόγραμμα εμπορικής ανάκαμψης, το οποίο περιλαμβάνει σειρά στρατηγικών για τη δημιουργία εσόδων. Οι στρατηγικές αυτές περιλαμβάνουν βελτίωση των πωλήσεων και της διανομής, την επιβολή πολιτικών και επιβαρύνσεων για τις υπέρβαρες αποσκευές, νέα τέλη παράδοσης και πρόσθετες επιβαρύνσεις για τα εμπορεύματα, βελτιώσεις στην τιμολόγηση και τη διαχείριση των εσόδων και βελτιωμένο τακτικό προγραμματισμό. Οι βελτιώσεις αυτές έχουν ήδη αποδώσει 1,9 εκατ. CYP το 2005 και θα αυξηθούν περαιτέρω κατά 4,2 εκατ. CYP το 2006.

Μεταβίβαση του τμήματος τροφοδοσίας (catering)

51. Οι κυπριακές αρχές ανέφεραν επίσης ότι η διοίκηση της αεροπορικής εταιρείας εξετάζει τις δυνατότητες εξωτερικής ανάθεσης της τροφοδοσίας της αεροπορικής εταιρείας. Η μονάδα αυτή αναμένεται ότι θα μεταβιβαστεί (εξ ολοκλήρου ή εν μέρει) σε άλλη εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται στην τροφοδοσία αεροπορικών εταιρειών στην Κύπρο. Στην παρούσα φάση, δεν είναι δυνατόν να διευκρινιστεί σε ποια βάση θα λάβει χώρα η μεταβίβαση αυτή, με ποιους όρους και έναντι ποίου αντιτίμου, εάν υπάρξει.

Αύξηση του κεφαλαίου

52. Ένα άλλο σημείο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, που αναμένεται να υλοποιηθεί 18 μήνες μετά την έναρξη εφαρμογής του σχεδίου, είναι η αύξηση του κεφαλαίου κατά 14 εκατ. CYP (24 εκατ. ευρώ). Η αύξηση αυτή προβλέπεται να λάβει χώρα μέσω έκδοσης δικαιωμάτων και αναμένεται να συμμετάσχουν σε αυτήν όλοι οι μέτοχοι (το κράτος καθώς και οι μικρότεροι, ιδίως μεμονωμένοι, μέτοχοι). Οι κυπριακές αρχές διευκρινίζουν ότι ο λόγος για τον οποίο η αύξηση αυτή θα πραγματοποιηθεί 18 μήνες μετά την έναρξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι για να έχουν καταστεί μέχρι τότε εμφανή τα αποτελέσματα του σχεδίου αναδιάρθρωσης και συνεπώς οι ιδιώτες μέτοχοι να δείξουν μεγαλύτερη προθυμία συμμετοχής στην έκδοση δικαιωμάτων.
53. Επιδιώκεται να συμβάλλουν οι μέτοχοι κατά αναλογία προς την τρέχουσα μετοχική διάθροιση της εταιρείας, με το κυπριακό δημόσιο να προσφέρει μέχρι 9,8 εκατ. CYP (17 εκατ. ευρώ) (70 %), ενώ η συμβολή των ιδιωτών μετόχων στην εν λόγω αύξηση κεφαλαίου θα κινείται στα 4,2 εκατ. CYP (7,3 εκατ. ευρώ) (30 %).

54. Η προτεινόμενη αύξηση κεφαλαίου θα πραγματοποιηθεί μέσω έκδοσης δικαιωμάτων, παρέχοντας με τον τρόπο αυτό στους μετόχους τη δυνατότητα να αποκτήσουν περαιτέρω μετοχές στην εταιρεία, κατ'αναλογία με τα αντίστοιχα επίπεδα συμμετοχής τους. Εάν για οποιοδήποτε λόγο ορισμένοι ιδιώτες μέτοχοι δεν επιθυμούν να κάνουν χρήση των δικαιωμάτων τους, αυτά θα προσφερθούν στους υπόλοιπους ιδιώτες μετόχους πέραν των μετοχών που δικαιούνται. Σημειώνεται ότι οι βασικότεροι ιδιώτες μέτοχοι έχουν εκφράσει την προθυμία τους να συμμετάσχουν στην εν λόγω αύξηση κεφαλαίου. Κατά συνέπεια, σε περίπτωση που ορισμένοι από τους ιδιώτες μετόχους δεν λάβουν μέρος στην αύξηση του κεφαλαίου, τότε το μερίδιό τους θα προσφερθεί στους υπόλοιπους ιδιώτες μετόχους, και με τον τρόπο αυτό η μόνη αλλαγή θα αφορά στο επίπεδο κατανομής της συμμετοχής μεταξύ ιδιωτών μετόχων, ενώ τα συνολικά ποσοστά μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα θα παραμείνουν ως έχουν.
- Αξιολόγηση του μέτρου**
- Ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ**
55. Δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό με την ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.
56. Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης αφορά κάθε πλεονέκτημα το οποίο παρέχεται άμεσα ή έμμεσα, χρηματοδοτείται από κρατικούς πόρους και χορηγείται από το ίδιο το κράτος ή από ενδιάμεσο φορέα ο οποίος ενεργεί δυνάμει των εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί.
57. **Εγγύηση δανείου.** Στο πλαίσιο αυτό, η απόφαση των κυπριακών αρχών να προβούν σε αναδιάρθρωση της Cyprus Airways, παρέχοντας στην εν λόγω εταιρεία εγγύηση για τη λήψη εμπορικού δανείου ποσού 55 εκατ. CYP (96 εκατ. ευρώ), πρέπει στην παρούσα φάση να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση. Η εγγύηση συνίσταται σε κρατικούς πόρους, διότι χορηγείται άμεσα από το κράτος. Επιπλέον, η εν λόγω οικονομική πράξη δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβατή με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς, εφόσον, με δεδομένη την τρέχουσα δυσχερή οικονομική κατάσταση της εταιρείας, κανένας δανειστής δεν θα χορηγούσε τέτοιου είδους δάνειο στη Cyprus Airways χωρίς κρατική εγγύηση.
58. **Η πώληση της Eurocyprgia.** Η Επιτροπή πρέπει επίσης να εξετάσει εάν τα έσοδα από την πώληση της Eurocyprgia στο κράτος εκ μέρους του ομίλου Cyprus Airways είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι αποτελούν κρατική ενίσχυση. Τα εν λόγω έσοδα πώλησης αναμένεται να ανέλθουν σε 15 εκατ. CYP (26 εκατ. ευρώ). Η Επιτροπή πρέπει άρα να εξετάσει τις συνθήκες κάτω από τις οποίες θα πωληθεί η Eurocyprgia, τους όρους που θα εφαρμοστούν στη συναλλαγή, το αντίτιμο που θα καταβληθεί και πώς υπολογίζεται η τιμή πώλησης.
59. Μια τέτοιου είδους πώληση στο ίδιο το Δημόσιο από μια οντότητα η οποία βρίσκεται υπό κρατικό έλεγχο μπορεί να οδηγήσει σε εξέταση του ενδεχόμενου ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης εάν η τιμή που θα καταβληθεί είναι υπερβολικά υψηλή, γεγονός το οποίο μπορεί να σημαίνει ότι χορηγείται κρατική ενίσχυση στον μέτοχο που πωλεί την εταιρεία.
60. Οι κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών που δημοσιεύθηκαν το 1994 (*) αναφέρουν ότι τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να πωλούν τις συμμετοχές τους σε δημόσιες εταιρείες· αυτό βασίζεται στην αρχή της ουδετερότητας όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Το άρθρο 43 παράγραφος 1 των κατευθυντήριων γραμμών του 1994 προβλέπει ότι η ενίσχυση αποκλείεται εφόσον η πώληση γίνεται μέσω μιας άνευ όρων πρόσκλησης υποβολής προσφορών, στην οποία όλοι οι δυνητικοί υποψήφιοι αντιμετωπίζονται ισότιμα και η επιχείρηση πωλείται στον πλειοδότη, δηλαδή εάν η επιχείρηση πωλείται σε αγοραία τιμή.
61. Στην περίπτωση κατά την οποία πώληση δεν πραγματοποιείται με τον τρόπο αυτό αλλά με περιοριστικούς όρους ή με τη μορφή άμεσης εμπορικής πώλησης (όπως συμβαίνει στην παρούσα περίπτωση), τότε η παράγραφος 2 του άρθρου 43 των κατευθυντήριων γραμμών προβλέπει ότι "Οι εταιρείες οι οποίες πωλούνται σύμφωνα με τους όρους ... (άμεση πώληση/πρόσκληση υποβολής προσφορών με περιοριστικούς όρους) ... πρέπει να αξιολογούνται από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ο οποίος πρέπει να υποδεικνύει, υπό κανονικές συνθήκες, μια αξία για μία επιχείρηση σε διαρκή λειτουργία όσον αφορά την εταιρεία, και, εφόσον η Επιτροπή κρίνει απαραίτητο, μια αξία ρευστοποίησης. Μία έκθεση, η οποία να ορίζει την αξία, ή τις αξίες πώλησης και το προϊόν της πώλησης, πρέπει να παρασχεθεί στην Επιτροπή ώστε να μπορέσει να προσδιορίσει το πραγματικό ποσό της ενίσχυσης". Οι αρχές αυτές πρέπει επίσης να εφαρμόζονται όταν το Δημόσιο είναι επίσης ο αγοραστής.
62. Μολονότι οι κυπριακές αρχές ανέφεραν ότι έχει διενεργηθεί ανεξάρτητη αποτίμηση της Eurocyprgia από αξιόπιστη εταιρεία συμβούλων (PricewaterhouseCoopers), η Επιτροπή δεν έχει λάβει γνώση της αποτίμησης αυτής και δεν μπορεί να σχολιάσει την ακριβεία της και τις μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν.
63. Όπως προαναφέρθηκε, η Eurocyprgia εμφάνισε οριακά θετικά αποτελέσματα κατά τα τελευταία χρόνια, με συσσωρευμένα κέρδη 0,8 εκατ. CYP (1,4 εκατ. ευρώ) τα τελευταία πέντε χρόνια και το 2004 εμφάνισε κέρδος προ φόρων 1,9 εκατ. CYP (3,3 εκατ. ευρώ) επί εσόδων από επιβατική κίνηση της τάξεως των 40,3 εκατ. CYP (70 εκατ. ευρώ). Μια αποτίμηση της τάξεως των 15 εκατ. CYP (26 εκατ. ευρώ) αντιστοιχεί σε αξία σχεδόν οκταπλάσια των κερδών του 2004. Η Επιτροπή θα ήθελε να μάθει πώς προήλθε το αποτέλεσμα αυτό. Η Επιτροπή ζητεί να λάβει αντίγραφο της έκθεσης και επεξήγηση της μεθόδου που χρησιμοποιήθηκε για την εν λόγω αποτίμηση.
64. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορεί στην παρούσα φάση να αποκλείσει το ενδεχόμενο η εν λόγω τιμή πώλησης να περιλαμβάνει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

(*) Εφαρμογή των άρθρων 93 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5).

65. **Αύξηση του κεφαλαίου.** Μια περαιτέρω πτυχή του σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι ότι 18 μήνες μετά την έναρξη της αναδιάρθρωσης το κεφάλαιο της εταιρείας θα αυξηθεί κατά περίπου 14 εκατ. CYP. Η εν λόγω αύξηση κεφαλαίου αναμένεται να αναληφθεί από τους μετόχους κατ'αναλογία της συμμετοχής τους και το κράτος να συμβάλει με ποσό 9,8 εκατ. CYP (17 εκατ. ευρώ ή 70 %) στην εν λόγω αύξηση, ενώ η συμβολή των ιδιωτών μετόχων στην αύξηση του κεφαλαίου θα ανέλθει σε περίπου 4,2 εκατ. CYP (7,3 εκατ. ευρώ ή 30 %).
66. Μολονότι το ποσό των 9,8 εκατ. CYP αποτελεί με βεβαιότητα μεταφορά κρατικών πόρων, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποφανθεί οριστικά στην παρούσα φάση ότι αποτελεί κρατική ενίσχυση. Υπάρχει πιθανότητα η εν λόγω αύξηση κεφαλαίου να ισοδυναμεί με επένδυση την οποία οποιοσδήποτε (ιδιώτης) επενδυτής σε οικονομία αγοράς θα πραγματοποιούσε σε εταιρεία που κατέχει και, εάν αυτό συμβαίνει, τότε το ποσό αυτό δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση. Στην παρούσα φάση, η Επιτροπή δεν μπορεί να προβεί σε οριστική αξιολόγηση ως προς τη φύση της εν λόγω αύξησης του κεφαλαίου και δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο να περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.
67. Κατά συνέπεια, εφόσον τα μέτρα που αναφέρονται ανωτέρω επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, δεδομένου ότι αφορούν επιχείρηση η οποία ασκεί δραστηριότητα μεταφοράς μεταξύ κρατών μελών και καλύπτει την κοινή αγορά, και καθώς είναι δυνατόν να στρεβλώσουν ή να απειλούν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό εντός της αγοράς αυτής επειδή αφορούν μία μόνο εταιρεία η οποία βρίσκεται σε συνθήκες ανταγωνισμού με άλλες κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες, ειδικότερα από την έναρξη ισχύος του τρίτου σταδίου ελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών ("τρίτη δέσμη") την 1η Ιανουαρίου 1993, μπορεί να θεωρηθούν ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.
68. Επιπλέον, σε σχέση με την εγγύηση δανείου ύψους 55 εκατ. CYP, η εκτίμηση αυτή δεν αμφισβητείται από τις κυπριακές αρχές, οι οποίες στην κοινοποίηση επεδίωξαν να εκπληρώσουν τους όρους που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α.
- Νομική βάση της αξιολόγησης**
69. Είναι επομένως απαραίτητο να εξεταστεί το εν λόγω μέτρο υπό το πρίσμα του άρθρου 87 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης ΕΚ, που προβλέπει εξαιρέσεις από τον γενικό κανόνα του ασυμβίβαστου που ορίζεται στο άρθρο 87 παράγραφος 1.
70. Οι εξαιρέσεις στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ δεν ισχύουν εν προκειμένω επειδή η ενίσχυση δεν έχει κοινωνικό χαρακτήρα και δεν χορηγείται σε μεμονωμένους καταναλωτές, ούτε αποσκοπεί στην επανόρθωση ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, ούτε χορηγείται στην οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας οι οποίες εθίγησαν από την διαίρεση της Γερμανίας.
71. Άλλες εξαιρέσεις από τη γενική απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων καθορίζονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3.
72. Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3, στοιχεία α), β) και δ), δεν ισχύουν στην παρούσα περίπτωση, διότι η ενίσχυση δεν προωθεί την οικονομική ανάπτυξη περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες υπάρχει μεγάλη ανεργία, δεν προωθεί την εκτέλεση ενός σημαντικού έργου κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, δεν αποκαθιστά κάποια σοβαρή διαταραχή στην οικονομία κράτους μέλους ούτε προωθεί τον πολιτισμό και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς.
73. Επομένως, μπορεί να ισχύσει μόνο η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3, στοιχείο γ). Το εν λόγω άρθρο ορίζει ότι η κρατική ενίσχυση μπορεί να εγκριθεί όταν χορηγείται για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών τομέων, με την προϋπόθεση ότι δεν αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειται προς το κοινό συμφέρον.
74. Από την άποψη αυτή, το εφαρμοστέο κοινοτικό πλαίσιο προκειμένου να αποφασιστεί ο συμβιβάσιμος χαρακτήρας της ενίσχυσης είναι οι κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α του 2004, καθώς και οι προαναφερθείσες κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής του 1994 για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.
- Συμβιβάσιμος χαρακτήρας των προτεινόμενων μέτρων με την κοινή αγορά**
75. Η Επιτροπή πρέπει συνεπώς να αξιολογήσει κατά πόσο το σχέδιο αναδιάρθρωσης συνάδει με τις διατάξεις των εφαρμοστέων κατευθυντήριων γραμμών, η βασική αρχή των οποίων (παράγραφος 31 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α) είναι να "επιτρέπεται η χορήγηση ενισχύσεων αναδιάρθρωσης μόνο σε περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να αποδειχθεί ότι η έγκριση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης δεν είναι αντίθετη με το κοινοτικό συμφέρον. Αυτό ισχύει μόνο εφόσον πληρούνται αυστηρές προϋποθέσεις και εφόσον είναι βέβαιο ότι οι ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού θα αντισταθμιστούν από τα οφέλη που θα προκύψουν από την επιβίωση της επιχείρησης ... και εφόσον, κατ'αρχήν, προβλέπονται επαρκή αντισταθμιστικά μέτρα υπέρ των ανταγωνιστών".
76. Στη συνέχεια, οι κατευθυντήριες γραμμές θέτουν ορισμένες προϋποθέσεις βάσει των οποίων μπορεί να χορηγηθεί ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Η Επιτροπή πρέπει συνεπώς να εξετάσει το σχέδιο και να ελέγξει κατά πόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις αυτές.
- Επιλεξιμότητα της επιχείρησης**
77. Αρχικά, πρόκειται για προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών; Η παράγραφος 9 των κατευθυντήριων γραμμών αναφέρει ότι δεν υπάρχει κοινωνικός ορισμός της προβληματικής επιχείρησης και προσθέτει ότι "η Επιτροπή θεωρεί ότι μια επιχείρηση είναι προβληματική εφόσον δεν είναι ικανή, με δικούς τους οικονομικούς πόρους ή με τους πόρους που είναι ικανή να εξασφαλίσει από τους ιδιοκτήτες/μετόχους της και τους πιστωτές της, να ανακόψει τη ζημιόγνοο πορεία της, η οποία, χωρίς εξωτερική παρέμβαση από το κράτος, θα την οδηγήσει προς μία σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα".

78. Στη συνέχεια, οι κατευθυντήριες γραμμές διευκρινίζουν ότι “μία επιχείρηση θεωρείται κατ’αρχήν και ανεξαρτήτως μεγέθους προβληματική, κατά την έννοια των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, στις ακόλουθες περιπτώσεις: α) εάν πρόκειται για εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, εφόσον έχει απολεσθεί πάνω από το μισό του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού έχει απολεσθεί κατά τη διάρκεια των 12 τελευταίων μηνών”.
79. Στην παράγραφο 11 αναφέρεται επίσης ότι “Ακόμα και στην περίπτωση που δεν συντρέχει καμία από τις περιστάσεις (που αναφέρονται προηγουμένως), μία εταιρεία μπορεί να συνεχίσει να θεωρείται προβληματική, ιδιαίτερα όταν υπάρχουν οι συνήθεις ενδείξεις μιας προβληματικής επιχείρησης όπως αύξηση των ζημιών, μείωση του κύκλου εργασιών, διόγκωση των αποθεμάτων, πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, φθίνουσα ταμειακή ροή, αυξανόμενη δανειοληψία, αύξηση των χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων καθώς και εξασθένιση ή εξαφάνιση της καθαρής αξίας του ενεργητικού”.
80. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σημειώνει ότι η Cyprus Airways είναι εταιρεία περιορισμένης ευθύνης που έχει ήδη απολέσει σημαντικό μέρος του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της. Στις 31 Δεκεμβρίου 2003, η Cyprus Airways είχε εγγεγραμμένο κεφάλαιο 55,5 εκατ. CYP (95 εκατ. ευρώ), αλλά έως τις 31 Δεκεμβρίου 2004 είχε απολέσει 26,2 εκατ. CYP (44,8 εκατ. ευρώ), που ισοδυναμεί με απώλεια περίπου του 50 % μετοχικού της κεφαλαίου κατά τους προηγούμενους 12 μήνες.
81. Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι απώλειες του ομίλου (που προκλήθηκαν κυρίως από την Cyprus Airways) αυξήθηκαν από 20,9 εκατ. CYP το 2003 σε 39,4 εκατ. CYP στο τέλος του 2004. Ως εκ τούτου, τα ίδια κεφάλαια της Cyprus Airways μειώθηκαν από 55,6 εκατ. CYP (95 εκατ. ευρώ) το 2003 σε 14,4 εκατ. CYP (25 εκατ. ευρώ) το 2004. Επομένως, με δεδομένη τη δυσχερή οικονομική της κατάσταση, η εταιρεία είναι εξαιρετικά απίθανο να μπορούσε να εξασφαλίσει οποιαδήποτε πηγή χρηματοδότησης σε εμπορική βάση.
82. Στην απόφαση της από 3 Μαΐου 2005 για την “Cyprus Airways (ενίσχυση διάσωσης)”, η Επιτροπή αποφάνθηκε κατά συνέπεια ότι η Cyprus Airways είναι όντως προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών του 2004. Τα αποτελέσματα του ομίλου για το 2005 εμφανίζουν επιπλέον καθαρή ζημία – 22,8 εκατ. CYP (– 39,7 εκατ. ευρώ), με αποτέλεσμα η καθαρά θέση να εμφανίζει αρνητική αξία – 8,3 εκατ. CYP (– 14,5 εκατ. ευρώ). Ως εκ τούτου, η Cyprus Airways εξακολουθεί να αποτελεί προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών.
- Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας
83. Ο δεύτερος όρος (όπως προβλέπεται στην παράγραφο 35 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α) που πρέπει να πληρούται είναι ότι το “σχέδιο αναδιάρθρωσης, του οποίου η διάρκεια πρέπει να είναι όσο το δυνατό βραχύτερη, πρέπει να επιτρέπει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα και να βασίζεται σε ρεαλιστικές υποθέσεις όσον αφορά τις μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας. Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης πρέπει, επομένως, να συνδέεται με ένα βιώσιμο σχέδιο αναδιάρθρωσης, για το οποίο αναλαμβάνει σχετική δέσμευση το κράτος μέλος. Το σχέδιο αυτό πρέπει να υποβληθεί στην Επιτροπή με όλες τις αναγκαίες διευκρινίσεις και ιδίως να συνοδεύεται από μελέτη αγοράς. Η βελτίωση της βιωσιμότητας πρέπει να προκύπτει κατά κύριο λόγο από τη λήψη εσωτερικών μέτρων που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Μπορεί να βασίζεται σε εξωγενείς παράγοντες τους οποίους δεν μπορεί να επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό η επιχείρηση, όπως διακυμάνσεις των τιμών ή της ζήτησης, αλλά μόνο εφόσον οι υποθέσεις που διατυπώνονται για την αγορά τυγχάνουν γενικής αποδοχής. Η αναδιάρθρωση πρέπει να συνεπάγεται την εγκατάλειψη δραστηριοτήτων που, ακόμα και μετά την αναδιάρθρωση, θα παρέμεναν ζημιογόνες για διαρθρωτικούς λόγους.”
84. Οι κατευθυντήριες γραμμές (παράγραφος 37) αναφέρουν περαιτέρω ότι “το σχέδιο πρέπει να προβλέπει μια μεταστροφή της επιχείρησης η οποία να της παρέχει την δυνατότητα να καλύπτει, μετά την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, όλα της τα έξοδα, περιλαμβανομένων των αποσβέσεων και των χρηματοοικονομικών δαπανών. Η προσδοκώμενη απόδοση των κεφαλαίων πρέπει να είναι τέτοια ώστε η αναδιάρθρωμένη επιχείρηση να μπορεί να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις.”
85. Κατά την αξιολόγηση του κατά πόσον το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα επαναφέρει την επιχείρηση σε βιωσιμότητα, η Επιτροπή θα αναλύσει το σχέδιο στα συστατικά του μέρη προκειμένου να καθορίσει κατά πόσο το σχέδιο αυτό στο σύνολό του είτε τα επί μέρους στοιχεία του συμβιβάζονται με το πλαίσιο για την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ή κατά πόσο η Επιτροπή διαθέτει επαρκείς πληροφορίες επί του παρόντος προκειμένου να προβεί στην αξιολόγηση αυτή.
86. Σε σχέση με το μακροπρόθεσμο δάνειο των 55 εκατ. CYP (96 εκατ. ευρώ) με κρατική εγγύηση, οι κυπριακές αρχές κατέδειξαν ότι το ποσό αυτό θα χρησιμοποιηθεί (μαζί με τα 15 εκατ. CYP — 26 εκατ. ευρώ — του προϊόντος από την πώληση της Eurocyprria) για την αποπληρωμή της ενίσχυσης διάσωσης και την αναδιάρθρωση της εταιρείας κατά τα επόμενα χρόνια.
87. Στην παρούσα φάση της ανάλυσής της, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να αποφανθεί εάν τα ενεχόμενα ποσά, οι ενέργειες για τις οποίες θα εκταμιευθούν και η διάρκεια του δανείου είναι ενδεδειγμένα για την αναδιάρθρωση του τύπου αυτού, προκειμένου η επιχείρηση να επανέλθει σε βιωσιμότητα, όπως αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές.
88. Εκτός από τη χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, προβλέπεται επίσης ότι η αεροπορική εταιρεία θα μειώσει τη βάση του κόστους της κατά περίπου 13 % στην αρχική φάση της αναδιάρθρωσης και θα λάβει άλλα μέτρα για την μεριστοποίηση των εσόδων της. Με τον τρόπο αυτό, επιδιώκεται να βελτιωθεί η ανταγωνιστική θέση της Cyprus Airways στην αγορά υπηρεσιών αναψυχής και τουρισμού. Στην παρούσα φάση εξέτασης του σχεδίου, δεν έχει αποδειχθεί ότι τα μέτρα αυτά θα είναι επαρκή προκειμένου να επιτρέψουν στην αεροπορική εταιρεία να ανταγωνιστεί σε μια ελευθερωμένη αγορά, και η Επιτροπή θα ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες για το θέμα αυτό από τις κυπριακές αρχές.

89. Μια άλλη πτυχή του σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι η σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου ύψους 14 εκατ. CYP που προβλέπεται να λάβει χώρα 18 μήνες μετά την ανάληψη του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή δεν είναι ακόμα σε θέση να αποφανθεί εάν η συμμετοχή του Δημοσίου στην εν λόγω αύξηση κεφαλαίου με ποσό 9,8 εκατ. CYP (17 εκατ. ευρώ ή 70 %) συνιστά κρατική εγγύηση σε συνθήκες οικονομίας αγοράς. Δεδομένου ότι η εν λόγω αύξηση κεφαλαίου εξαρτάται εν μέρει από την ορθή εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή επιθυμεί να γνωρίζει τις παραμέτρους και τις προϋποθέσεις που θα πρέπει να εξασφαλιστούν προκειμένου να λάβει χώρα η εν λόγω αύξηση κεφαλαίου.

90. Επιπλέον, το σχέδιο αναδιάρθρωσης βασίζεται σε ορισμένες παραδοχές (οι σημαντικότερες από τις οποίες απαριθμήθηκαν στην ανωτέρω παράγραφο 35), πλην όμως η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να αξιολογήσει την ακρίβεια των παραδοχών αυτών, κατά πόσον "τυγχάνουν γενικής αποδοχής" (παράγραφος 35 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α) και θα ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες για το θέμα αυτό.

91. Ως εκ τούτου, στην παρούσα φάση, η Επιτροπή διατυπώνει αμφιβολίες για το κατά πόσον το προτεινόμενο σχέδιο αναδιάρθρωσης, όπως κοινοποιήθηκε, επαρκεί για να επιτρέψει στην επιχείρηση "να μπορεί να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις" (παράγραφος 37 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α) και ως εκ τούτου πληροί την απαίτηση να αποκαταστήσει την βιωσιμότητα της επιχείρησης το συντομότερο δυνατό.

Αντισταθμιστικά μέτρα

92. Η τρίτη προϋπόθεση είναι ότι "πρέπει να ληφθούν αντισταθμιστικά μέτρα" (παράγραφος 38). Σκοπός των μέτρων αυτών είναι "να διασφαλιστεί ότι θα ελαχιστοποιηθούν όσον το δυνατό περισσότερο τα αποτελέσματα της ενίσχυσης που αλλοιώνουν τις συναλλαγές κατά τρόπο ώστε τα θετικά αποτελέσματα να υπερικχύουν των αρνητικών" (παράγραφος 38). "Μεταξύ των πιθανών μέτρων περιλαμβάνονται η πώληση στοιχείων του ενεργητικού, η μείωση της παραγωγικής ικανότητας ή της παρουσίας στην αγορά και η μείωση των εμποδίων εισόδου στις συγκεκριμένες αγορές" (παράγραφος 39). "Τα μέτρα αυτά πρέπει να είναι ανάλογα με τις στρεβλωτικές επιπτώσεις που έχει η ενίσχυση και ιδίως με το μέγεθος και το σχετικό βάρος της επιχείρησης στην αγορά ή τις αγορές της". "Ο βαθμός μείωσης πρέπει να αποφασίζεται για κάθε περίπτωση χωριστά" (παράγραφος 40).

93. Οι κυπριακές αρχές υπογραμμίζουν ότι στο τέλος του 2004 η αεροπορική εταιρεία μείωσε το στόλο της κατά δύο αεροσκάφη (ένα από τα οποία μισθώθηκε στη συνέχεια πλήρως στην Eurocyprgia) και εγκατέλειψε ορισμένους από τους προορισμούς που εξυπηρετούσε προηγουμένως, όπως η Βαρσοβία, η Βουδαπέστη και το Κολόμπο.

94. Η Cyprus Airways διαθέτει άρα 10 αεροσκάφη (2 A319, 6 A320-200 και 2 A330-200) και εκμισθώνει πλήρως ένα περαιτέρω αεροσκάφος A320-200 στην Eurocyprgia. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης, όπως υποβλήθηκε, δεν προβλέπει

καμία μείωση στον αριθμό των αεροσκαφών κατά την περίοδο 2006-2010. Η αεροπορική εταιρεία εξυπηρετεί επί του παρόντος με τακτικές πτήσεις 26 προορισμούς στην Ευρώπη και στη Μέση Ανατολή, το εν λόγω δε δίκτυο γραμμών θα διατηρηθεί στη χειμερινή περίοδο 2005-2006 και μετά. Οι κυπριακές αρχές υποστήριξαν, σε σχέση με τη μείωση των δρομολογίων, ότι τα σημερινά μη κερδοφόρα δρομολόγια (Ammman και Jeddah/Riyadh) θα μπορούσαν να αφαιρεθούν από το δίκτυο της και ότι αυτό θα σήμαινε εξοικονόμηση 964 ωρών πτήσης επί ενός έτους λειτουργίας των αεροσκαφών. Ωστόσο, υποστηρίζουν ότι, επειδή το μέσο αεροσκάφος στενής ατράκτου λειτουργεί 4 000 ώρες ετησίως, η εγκατάλειψη των δρομολογίων αυτών δεν θα δικαιολογούσε την αφαίρεση ενός αεροσκάφους από το στόλο. Επειδή δεν πρόκειται να υπάρξει περιστολή του κόστους λόγω μείωσης του στόλου, οι κυπριακές αρχές ισχυρίζονται ότι εξοικονόμηση μπορεί να επιτευχθεί μόνο στο μεταβλητό κόστος των υπηρεσιών και σε ενδεχόμενα πάγια έξοδα που αφορούν τους υπό εξέταση σταθμούς.

95. Όσον αφορά την εγκατάλειψη άλλων γραμμών, με βάση τις χειρότερες επιδόσεις από πλευράς κυμαινόμενης συμβολής τους στα συνολικά αποτελέσματα του ομίλου, θα πρέπει να εγκαταλειφθούν πέντε προορισμοί στη Μέση Ανατολή/Κόλπος (Ammman, Jeddah/Riyadh, Bahrain/Dubai, Κάιρο και Δαμασκός) και ένας ευρωπαϊκός προορισμός (Βρυξέλλες) προτού επιτευχθεί το ισοδύναμο των 4 000 ωρών πτήσης. Κατά τη γνώμη των κυπριακών αρχών, με δεδομένη την εκτεταμένη υπό εξέλιξη αναδιάρθρωση, δεν υπάρχουν μεγάλα περιθώρια αφαίρεσης ενός επιπλέον αεροσκάφους. Οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν ότι η περαιτέρω μείωση του κόστους σε μια τέτοια περίπτωση θα εστιαστεί στο μεταβλητό κόστος λειτουργίας και στο κόστος του προσωπικού που είναι αναγκαίο για την πτητική λειτουργία του εν λόγω αεροσκάφους. Όσον αφορά τα έσοδα από την πώληση του αεροσκάφους, μεγάλο μέρος των εσόδων αυτών θα χρησιμοποιηθεί για τις αποζημιώσεις απόλυσης του πλεονάζοντος προσωπικού. Η περαιτέρω μείωση των δρομολογίων θα υπονομεύσει τις δυνατότητες της αεροπορικής εταιρείας να ανακάμψει (καθώς ακόμη και τα δρομολόγια με τις χειρότερες επιδόσεις συμβάλλουν στα έσοδα του δικτύου — τα εν λόγω 6 δρομολόγια συμβάλλουν με ποσό 2,4 εκατ. CYP) χωρίς να υπάρξουν ουσιαστικές "ευκαιρίες" για άλλους κοινοτικούς αερομεταφορείς (κατά τη γνώμη τους, θα δημιουργηθούν περισσότερες ευκαιρίες μάλλον για μη κοινοτικούς αερομεταφορείς).

96. Όσον αφορά την Hellas Jet, οι κυπριακές αρχές ισχυρίζονται ότι η εν λόγω εταιρεία πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την εξέταση των αντισταθμιστικών μέτρων. Στην απόφασή της του Μαΐου 2005, η Επιτροπή ενέκρινε ενίσχυση διάσωσης ύψους 30 εκατ. CYP (51 εκατ. ευρώ) με τη μορφή εγγύησης δανείου για την Cyprus Airways. Η απόφαση αυτή επέτρεψε την χρησιμοποίηση 6 εκατ. CYP (από το ποσό των 30 εκατ. CYP) για την κάλυψη υποχρεώσεων της Hellas Jet. Η Hellas Jet είχε εξαντλήσει την εποχή εκείνη τους κεφαλαιακούς και διαθέσιμους ταμειακούς πόρους της και εξαρτιόταν πλήρως από την Cyprus Airways για την οικονομική της στήριξη. Μολονότι όταν υποβλήθηκε η αίτηση για την ενίσχυση αναδιάρθρωσης το αιτούμενο ποσό των 6 εκατ. CYP για την Hellas Jet βασίστηκε σε επιχειρηματικό σχέδιο για την επιβίωσή της, μέχρι τον Μάιο 2005 κατέστη προφανές ότι η Hellas Jet δεν ήταν σε θέση να πραγματοποιήσει τα αναμενόμενα αποτελέσματα και ότι η συνέχιση των προγραμματισμένων πτήσεων θα συνέβαλε μόνο στη σώρευση ζημιών για τον όμιλο.

97. Προκειμένου να διατηρηθεί κάποια αξία για την εταιρεία και σε μια προσπάθεια αναστροφής της πορείας της, η Hellas Jet ανέστειλε τις προγραμματισμένες πτήσεις της στις 8 Μαΐου 2005 και η Cyprus Airways, ως ιδιοκτήτρια της Hellas Jet, συνήψε εμπορική συμφωνία με την Trans World Aviation S.A, ελληνική εταιρεία μεσετίας αεροσκαφών και ναυλωμένων πτήσεων, με βάση την οποία η τελευταία ανέλαβε την εμπορική εκμετάλλευση των τριών αεροσκαφών της Hellas Jet. Η συμφωνία περιελάμβανε δικαίωμα της Trans World Aviation για την αγορά του 51 % των μετοχών της Hellas Jet, εξαρτώμενο από δικαίωμα επανεξέτασης που έπρεπε να ασκηθεί από την Cyprus Airways πριν από τα τέλη Νοεμβρίου 2005. Η συμφωνία επέτρεπε στην Hellas Jet να συνεχίσει τη λειτουργία της εκμισθώνοντας πλήρως τα τρία αεροσκάφη της, μέσω της Trans World Aviation, σε τρίτους. Εν τω μεταξύ, το προσωπικό που δεν ήταν αναγκαίο για τις νέες δραστηριότητες της εταιρείας απολύθηκε σταδιακά. Η συμφωνία αυτή αποδείχθηκε αρκετά επιτυχής. Η Trans World Aviation, η οποία είχε εγγυηθεί ένα ελάχιστο επίπεδο χρησιμοποίησης των τριών αεροσκαφών, ξεπέρασε τις δεσμεύσεις της, με την εταιρία να εμφανίζει, μετά τον Ιούνιο 2005, θετικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης.
98. Η Cyprus Airways, η οποία επί του παρόντος εγγυάται τις συμφωνίες μίσθωσης για τα τρία αεροσκάφη A320 της Hellas Jet, που λήγουν τον Απρίλιο και Μάιο 2006, αποφάσισε να μην ασκήσει το δικαίωμά της για την επέκταση των συμφωνιών εκμίσθωσης.
99. Επιπλέον, και στα πλαίσια της συμμόρφωσης με την απαίτηση για τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας, η Cyprus Airways αποφάσισε στις αρχές Δεκεμβρίου να προβεί σε πώληση του 51 % των μετοχών της στην Hellas Jet προς την Trans World Aviation (με ισχύ από τον Μάιο 2006), ενώ παράλληλα διατήρησε το δικαίωμα πώλησης του εναπομένοντος 49 % των μετοχών της οιαδήποτε στιγμή μετά τον Μάιο 2006. Το αντίτιμο για το 51 % των μετοχών ανήλθε σε 1,5 εκατ. ευρώ, ποσό το οποίο διοχετεύθηκε στην Hellas Jet μέσω αύξησης του κεφαλαίου, ενώ περαιτέρω ποσό 0,5-1 εκατ. ευρώ θα ληφθεί ως αντίτιμο για την πώληση του εναπομένοντος 49 % των μετοχών.
100. Οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν ότι η απόφαση να πωληθεί η Hellas Jet, και κατά συνέπεια να μην προβούν στην αντικατάσταση των τριών μισθωμένων αεροσκαφών της Hellas Jet, αποτελεί σημαντική μείωση της μεταφορικής ικανότητας, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α της Επιτροπής.
101. Οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν περαιτέρω ότι η πώληση της Eurocyrgia μειώνει επιπλέον το στόλο του ομίλου κατά 6 αεροσκάφη και με τον τρόπο αυτό, κατά την γνώμη τους, το σχέδιο αναδιάρθρωσης πληροί επαρκώς τις απαιτήσεις των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών.
102. Επιπλέον, υπήρξαν ορισμένες ενδείξεις ότι το τμήμα τροφοδοσίας της Cyprus Airways είναι δυνατόν να διατεθεί σε κάποια άλλη εταιρεία που δραστηριοποιείται στη σχετική αγορά, μολονότι οι όροι αυτής της πώλησης ή διάθεσης παραμένουν ασαφείς.
103. Ωστόσο, είναι γεγονός ότι η Cyprus Airways, η οποία είναι βασικά υπεύθυνη για το μεγαλύτερο μέρος των ζημιών του ομίλου, εξακολουθεί να διατηρεί το ίδιο μέγεθος στόλου και με το ίδιο δίκτυο γραμμών καθόλη τη διάρκεια της αναδιάρθρωσης.
104. Όσον αφορά τη Eurocyrgia και τη σχέση της με την Cyprus Airways (ειδικότερα όσον αφορά την πλήρη εκμίσθωση ενός αεροσκάφους), η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες ως προς το κατά πόσο η πώληση της Eurocyrgia στο Δημόσιο, που παραμένει ο μεγαλύτερος μέτοχος του ομίλου της Cyprus Airways, μπορεί πραγματικά να χαρακτηριστεί ως αντισταθμιστικό μέτρο.
105. Στην περίπτωση της Hellas Jet, οι κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α (παράγραφος 40) προβλέπουν ότι "Η παύση και το κλείσιμο ζημιολόγων δραστηριοτήτων που απαιτούνται οποσδήποτε για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας δεν θεωρούνται ως μείωση της παραγωγικής ικανότητας ή της παρουσίας στην αγορά για τους σκοπούς της αξιολόγησης των αντισταθμιστικών μέτρων". Ενώ η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Hellas Jet λειτουργούσε με κέρδος όταν τα αεροσκάφη της εκμισθώθηκαν πλήρως μέσω της Trans World Aviation, εξακολουθούν να υπάρχουν ερωτήματα ως προς το κατά πόσον, με την απομάκρυνση του στόλου της Hellas Jet από τον στόλο του ομίλου, η πράξη αυτή μπορεί να θεωρηθεί ως μείωση της παραγωγικής ικανότητας.
106. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διατυπώνει αμφιβολίες ως προς το κατά πόσο έχουν ληφθεί επαρκή αντισταθμιστικά μέτρα από τις κυπριακές αρχές προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι στρεβλώσεις στην αγορά που θα προκληθούν από την αναδιάρθρωση και αναμένει με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τις τυχόν παρατηρήσεις τρίτων ενδιαφερομένων μερών στο θέμα αυτό.

Η ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο

107. Η παράγραφος 43 των κατευθυντήριων γραμμών προβλέπει ότι "το ποσό και η ένταση της ενίσχυσης πρέπει να περιορίζονται στο απολύτως ελάχιστο των εξόδων αναδιάρθρωσης που απαιτούνται για την υλοποίηση της αναδιάρθρωσης με βάση τους διαθέσιμους χρηματοοικονομικούς πόρους της επιχείρησης, των μετόχων της ή του επιχειρηματικού ομίλου στον οποίο ανήκει. Η αξιολόγηση αυτή λαμβάνει υπόψη οποιαδήποτε προηγούμενως χορηγηθείσα ενίσχυση διάσωσης".
108. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το αρχικό ποσό χρηματοδότησης της αναδιάρθρωσης αποτελείται από δύο στοιχεία: ένα δάνειο 55 εκατ. CYP με την εγγύηση του κράτους και έσοδα πωλήσεων ύψους 15 εκατ. CYP από την πώληση της Eurocyrgia στο Δημόσιο. Οι κυπριακές αρχές έδωσαν στοιχεία σχετικά με τον τρόπο κατά τον οποίο θα διατεθούν τα ποσά αυτά, όπως περιγράφεται παραπάνω στην παράγραφο 41. Μεταξύ των αμεσότερων δαπανών περιλαμβάνονται εκείνες για τις πληρωμές αποζημιώσεων λόγω απόλυσης του πλεονάζοντος προσωπικού και τα συναφή έξοδα, που ανέρχονται σε 12 εκατ. CYP, καθώς και η αποπληρωμή της ενίσχυσης διάσωσης. Κατά την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης, προβλέπεται η πραγματοποίηση δαπανών προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα ελλείμματα ταμειακής ροής καθώς και οι απαιτήσεις σε κεφάλαιο κίνησης του ομίλου, επιπλέον δε έχει προγραμματιστεί ένα ορισμένο ποσό κεφαλαιουχικών δαπανών μέχρι το 2008.

109. Στην παρούσα φάση, η Επιτροπή δεν μπορεί να λάβει θέση σχετικά με το εάν το ποσό της ενίσχυσης που ενέχεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης έχει περιοριστεί στο ελάχιστο αναγκαίο, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι δεν έχει ακόμα αποφασίσει εάν το προϊόν της πώλησης της Euro-cyrgia ή η σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου συνιστούν κρατική ενίσχυση.

Επίπεδο της ίδιας συμβολής

110. Σε σχέση με το επίπεδο της ίδιας συμμετοχής στην αναδιάρθρωση, οι κατευθυντήριες γραμμές (παράγραφος 43) προβλέπουν ότι "Οι αποδέκτες της ενίσχυσης πρέπει κατ' αρχήν να συμβάλλουν σημαντικά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης με δικούς τους πόρους, περιλαμβανομένης της πώλησης στοιχείων του ενεργητικού που δεν είναι απαραίτητα για την επιβίωση της επιχείρησης, ή με εξωτερική χρηματοδότηση που εξασφαλίζουν υπό όρους της αγοράς. Η συμβολή αυτή αποτελεί ένδειξη ότι οι αγορές πιστεύουν στο εφικτό της επιστροφής σε βιωσιμότητα. Η συμβολή αυτή πρέπει να είναι πραγματική, δηλαδή ουσιαστική, αποκλείοντας κάθε μελλοντικά προσδοκώμενα κέρδη όπως ταμειακές εισροές, και να είναι όσο το δυνατόν υψηλότερη." Οι κατευθυντήριες γραμμές αναφέρουν στη συνέχεια ποια επίπεδα ίδιας συμμετοχής στην αναδιάρθρωση μπορούν κανονικά να θεωρηθούν ως ενδειγμένα για μια εταιρεία του μεγέθους της Cyrgus Airways, το ποσοστό αυτό ανέρχεται σε 50 %.

111. Προκειμένου να αξιολογηθεί κατά πόσον πληρούνται η προϋπόθεση αυτή με βάση το κοινοποιηθέν σχέδιο αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή θα χρειαστεί: αρχικά, να έχει σαφή εικόνα του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης· δεύτερον, να γνωρίζει πώς θα χρηματοδοτηθεί το κόστος αυτό και ποιοι από τους πόρους που χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης είναι δυνατόν να θεωρηθούν ίδια συμβολή κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Λόγω απουσίας των στοιχείων αυτών, η Επιτροπή δεν είναι επί του παρόντος σε θέση να προβεί στην αξιολόγηση αυτή και συνεπώς διατηρεί αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον πληρούνται ο όρος αυτός. Ειδικότερα, παρατηρεί ότι στο κοινοποιηθέν σχέδιο αναδιάρθρωσης, ο όμιλος της Cyrgus Airways σκοπεύει να δαπανήσει 7 εκατ. CYP από τους ιδίους πόρους του, ποσό που είναι πολύ χαμηλό σε σύγκριση με εκείνο των άλλων χρηματοοικονομικών πόρων που χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση του σχεδίου (όπως το μακροπρόθεσμο δάνειο των 55 εκατ. CYP).

112. Οι κυπριακές αρχές απάντησαν στη διαπίστωση αυτή, εξηγώντας ότι η Cyrgus Airways είναι μια αρκετά μικρή εταιρεία με περιορισμένες δυνατότητες άντλησης κεφαλαίων. Οι πωλήσεις των αεροσκαφών της θα καθιστούσαν ανέφικτες τις εργασίες της. Επιπλέον, ορισμένα από τα αεροσκάφη της εταιρείας βρίσκονται υπό καθεστώς λειτουργικής ή χρηματοδοτικής μίσθωσης, και κατά συνέπεια δεν είναι προς πώληση. Η αεροπορική εταιρεία εξέτασε επίσης τη δυνατότητα χρησιμοποίησης των αεροσκαφών ως εξασφάλιση για την άντληση νέου δανείου. Ωστόσο, οι απαντήσεις που λήφθηκαν από εμπορικές τράπεζες στο θέμα αυτό δείχνουν ότι λόγω της ηλικίας του στόλου των αεροσκαφών A320 (που είναι τα μόνα αεροσκάφη τα οποία ανήκουν στην εταιρεία και δεν αποτελούν ήδη αντικείμενο δανειακών συμφωνιών), τα εν λόγω αεροσκάφη δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως

ασφάλεια για τη λήψη δανείων. Η πώληση και επανεκμίσθωση θα ήταν ίσως δυνατή, αλλά λόγω της κακής χρηματοοικονομικής κατάστασης της αεροπορικής εταιρείας, μία τέτοια πράξη θα απαιτούσε κρατική εγγύηση, η οποία θα ματαίωνε το σκοπό του εγχειρήματος.

113. Οι κυπριακές αρχές ισχυρίζονται ότι στο ποσό των 7 εκατ. CYP ιδίων πόρων πρέπει να προστεθούν τα έσοδα από την πώληση της Eurocyrgia στο Δημόσιο εκ μέρους του ομίλου της Cyrgus Airways. Τα έσοδα αυτά αναμένεται να ανέλθουν σε 15 εκατ. CYP (26 εκατ. ευρώ). Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η Επιτροπή δεν είναι επί του παρόντος σε θέση να αποφανθεί κατά πόσον η πώληση αυτή πραγματοποιείται σε αγοραία τιμή, οπότε στην περίπτωση αυτή τα έσοδα των πωλήσεων δεν αποτελούν κρατική ενίσχυση και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως ίδια συμβολή.

114. Επιπλέον, οι κυπριακές αρχές ισχυρίζονται ότι στο πλαίσιο της αύξησης κεφαλαίου ύψους 14 εκατ. CYP (24 εκατ. ευρώ) που προβλέπεται να λάβει χώρα 18 μήνες μετά την έναρξη εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, 4,2 εκατ. CYP από το ποσό αυτό θα προέλθουν από ιδιώτες μετόχους. Κατά τη γνώμη των κυπριακών αρχών, αυτό σημαίνει ότι 26,2 εκατ. CYP⁽¹⁰⁾ από το ποσό που απαιτείται για την αναδιάρθρωση της αεροπορικής εταιρείας θα προέλθουν από ίδια συμβολή. Στην παρούσα φάση, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να αποφανθεί οριστικά εάν το ποσό αυτό αντιπροσωπεύει πραγματική ίδια συμβολή — ιδιαίτερα εφόσον άνω των 15 εκατ. CYP (26 εκατ. ευρώ) προέρχονται από την πώληση της Eurocyrgia στο Δημόσιο.

115. Επιπλέον, ακόμα και εάν η Επιτροπή παραδεχόταν ενδεχομένως ότι 26,2 εκατ. CYP (45,6 εκατ. ευρώ) μπορούσαν να θεωρηθούν ως ίδια συμβολή, το ποσό αυτό θα εξακολουθούσε να αποτελεί λιγότερο από το 50 % του κόστους της αναδιάρθρωσης που πρέπει να ληφθεί υπόψη.

116. Επίσης, (όπως προαναφέρθηκε) η Επιτροπή δεν μπορεί στην παρούσα φάση να λάβει οριστική θέση για το εάν τα 9,8 εκατ. CYP της αύξησης κεφαλαίου τα οποία θα προέλθουν από κρατικούς πόρους μπορούν να θεωρηθούν ως ιδιωτική επένδυση την οποία ίσως πραγματοποιούσε ένας συνήθης κάτοχος αεροπορικής εταιρείας υπό συνθήκες οικονομίας αγοράς.

117. Η πιθανή πώληση ή διάθεση της μονάδας τροφοδοσίας της CY εξετάστηκε ως μέθοδος για τη μείωση του κόστους. Η πράξη αυτή έχει ίσως το πλεονέκτημα δυναμικής αύξησης του επιπέδου ίδιας συμμετοχής στην αναδιάρθρωση. Ωστόσο, λόγω απουσίας πληροφοριών για την πράξη αυτή, τους όρους υπό τους οποίους θα πραγματοποιηθεί και το αντίτιμο, εφόσον υπάρξει, που θα καταβληθεί, η Επιτροπή δεν μπορεί να λάβει θέση επί του θέματος.

118. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έχει σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το εάν το επίπεδο της ίδιας συμβολής και των σχετικών πόρων μπορεί να θεωρηθεί ως συμβιβαστικό με το πλαίσιο που θέτουν οι κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α.

⁽¹⁰⁾ Το ποσό αυτό αποτελείται από 7 εκατ. CYP ίδιας συμβολής, 15 εκατ. CYP έσοδα από την πώληση της Eurocyrgia και 4,2 εκατ. CYP από ιδιώτες μετόχους.

IV. ΑΠΟΦΑΣΗ

Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, ζητεί από την Κυπριακή Δημοκρατία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της και να της παράσχει όλες τις πληροφορίες εκείνες που θα ήταν χρήσιμες για την αξιολόγηση του προτεινόμενου σχεδίου αναδιάρθρωσης, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της παρούσας επιστολής. Ζητεί από τις αρχές της χώρας σας να διαβιβάσουν άμεσα αντίγραφο της παρούσας επιστολής στον δυνητικό αποδέκτη της ενίσχυσης.

Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Κυπριακή Δημοκρατία ότι το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα, και εφιστά την προσοχή σας στο άρθρο 14 του

κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, το οποίο προβλέπει την δυνατότητα ανάκτησης από το δικαιούχο κάθε παράνομης ενίσχυσης.

Η Επιτροπή προειδοποιεί την Κυπριακή Δημοκρατία ότι θα ενημερώσει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη με δημοσίευση της παρούσας επιστολής και περίληψής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Θα ενημερώσει επίσης τα ενδιαφερόμενα μέρη στις χώρες ΕΖΕΣ που έχουν υπογράψει την συμφωνία για τον ΕΟΧ, με δημοσίευση σχετικής ανακοίνωσης στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, καθώς και την εποπτεύουσα αρχή της ΕΖΕΣ με αποστολή αντιγράφου της παρούσας επιστολής. Όλοι οι ανωτέρω ενδιαφερόμενοι θα κληθούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της σχετικής δημοσίευσης.”

A Bizottság közleménye a kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló, 1994. június 16-i 94/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv végrehajtása keretében

(2006/C 113/03)

(EGT vonatkozású szöveg)

(Az irányelv értelmében összehangolt szabványok címeinek és hivatkozásainak közzététele)

EszSz ⁽¹⁾	Az összehangolt szabvány hivatkozása és címe (és referenciadokumentum)	A helyettesített szabvány hivatkozása	A helyettesített szabvány megfelelőségére vonatkozó vélelem megszűnésének időpontja 1. megjegyzés
CEN	EN ISO 10087:2006 Kishajók. Hajóazonosítás. Jelölésrendszer (ISO 10087:2006)	EN ISO 10087:1996	2006.9.30.

⁽¹⁾ ESzSz: Európai Szabványügyi Szervezetek:

– CEN: rue de Stassart 36, B-1050 Brüsszel; tel.: (32-2) 550 08 11; fax: (32-2) 550 08 19 (<http://www.cenorm.be>)

– CENELEC: rue de Stassart 35, B-1050 Brüsszel; tel.: (32-2) 519 68 71; fax: (32-2) 519 69 19 (<http://www.cenelec.org>)

– ETSI: 650, route des Lucioles, F-06921 Sophia Antipolis; tel.: (33) 492 94 42 00; fax: (33) 493 65 47 16 (<http://www.etsi.org>)

1. megjegyzés A megfelelőségre vonatkozó vélelem megszűnésének időpontja általában megegyezik az Európai Szabványügyi Szervezet által meghatározott visszavonás időpontjával, azonban felhívjuk e szabványok használóinak a figyelmét arra, hogy bizonyos kivételes esetekben ez másképpen lehet.

MEGJEGYZÉS:

- A szabványok hozzáférhetőségével kapcsolatos bármilyen információ az Európai Szabványügyi Szervezetenél, vagy a nemzeti szabványügyi testületeknél kérhető, ez utóbbiak listája a 98/48/EK⁽¹⁾ irányelvvel módosított 98/34/EK⁽²⁾ európai parlamenti és tanácsi irányelv mellékletét képezi.
- A hivatkozások közzététele az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* nem vonja maga után azt, hogy a szabványok az összes közösségi nyelven elérhetők.

Az összehangolt szabványokról további információk az interneten:

<http://europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/>

⁽¹⁾ HL L 217., 1998.8.5., 18. o.

⁽²⁾ HL L 204., 1998.7.21., 37. o.

Összefonódás előzetes bejelentése
(Ügyszám COMP/M.4167 – Mitsui/Vopak)
Egyszerűsített eljárás alá vont ügy

(2006/C 113/04)

(EGT vonatkozású szöveg)

1. 2006. május 5-én a Bizottság a Tanács 139/2004/EK ⁽¹⁾ rendelete 4. cikke szerint bejelentést kapott a Mitsui & Co („Mitsui”, USA) és a Koninklijke Vopak N.V. („Vopak”, Hollandia) vállalatok tervezett összefonódásáról, amely szerint az előbbiek közös irányítást szereznek a Tanács rendeletének 3. cikke (1) bekezdése b) pontja szerint a Vopak ITC („Vopak ITC”, USA) vállalat felett az újonnan alapított közös vállalkozásba történő vagyionhozzájárulás útján.
2. Az érintett vállalatok üzleti tevékenysége a következő:
 - Mitsui esetében: alapvető árukkal való kereskedelem, ideértve többek között a villamos energiát és más energiához kapcsolódó termékeket, vasat és acélt;
 - Vopak esetében: nyersolaj, egyéb olajtermékek, vegyi anyagok, LPG és növényi olajak tárolására szolgáló tank terminálok működtetése; e termékeknek belvízi hajóutakon való szállítása és kapcsolódó szolgáltatások nyújtása;
 - Vopak ITC esetében: vegyi anyagok, petrokemikáliák, olajtermékek tárolására szolgáló eszközök, valamint csővezetékek és egyéb elosztó rendszerek gyártása Észak-Amerikában.
3. A Bizottság, előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett tranzakció a 139/2004/EK rendelet hatálya alá tartozhat. Ettől eltekintve, e kérdésről a Bizottság a végleges döntés jogát fenntartja. A Bizottság, a Tanács 139/2004/EK ⁽²⁾ rendelete alá tartozó, bizonyos összefonódásokra vonatkozó egyszerűsített eljárásról szóló közleménye szerint az ügyet egyszerűsített eljárásra utalhatja.
4. A Bizottság felkéri az érdekelt harmadik feleket, hogy az ügylet kapcsán esetleges észrevételeiket nyújtsák be a Bizottsághoz.

Az észrevételeknek a közzétételt követő 10. napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az észrevételek beküldhetők a Bizottsághoz faxon (fax: (32-2) 296 43 01 vagy 296 72 44) vagy postai úton az alábbi hivatkozási számmal COMP/M.4167 – Mitsui/Vopak a következő címre:

European Commission (Európai Bizottság)
Competition DG (Verseny Főigazgatóság)
Merger Registry (Fúziós Iktatási Osztály)
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

⁽²⁾ HL C 56., 2005.3.5., 32. o.

Összefonódás előzetes bejelentése
(Ügyszám COMP/M.4219 – ABN Amro/Nextiraone Europe)

Egyszerűsített eljárás alá vont ügy

(2006/C 113/05)

(EGT vonatkozású szöveg)

1. 2006. május 2-án a Bizottság a Tanács 139/2004/EK ⁽¹⁾ rendelete 4. cikke szerint bejelentést kapott az ABN csoporthoz („ABN Amro”, Hollandia) tartozó ABN Amro Capital France és ABN Amro Capital BO Funds BV vállalatok tervezett összefonódásáról, amely szerint az előbbieket teljes irányítást szereznek a Tanács rendeletének 3. cikke (1) bekezdése b) pontja szerint a Nextiraone Europe Holdings B.V. („Nextiraone Europe”, Hollandia) vállalat felett, részesedés vásárlása útján.

2. Az érintett vállalatok üzleti tevékenysége a következő:

- ABN Amro esetében: pénzügyi szolgáltatások, eszköz menedzsment és magánbefektetési tevékenység;
- Nextiraone Europe esetében: telekommunikációs szolgáltatások nyújtása vállalati ügyfelek részére.

3. A Bizottság, előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett tranzakció a 139/2004/EK rendelet hatálya alá tartozhat. Ettől eltekintve, e kérdésről a Bizottság a végleges döntés jogát fenntartja. A Bizottság, a Tanács 139/2004/EK ⁽²⁾ rendelete alá tartozó, bizonyos összefonódásokra vonatkozó egyszerűsített eljárásról szóló közleménye szerint az ügyet egyszerűsített eljárásra utalhatja.

4. A Bizottság felkéri az érdekelt harmadik feleket, hogy az ügylet kapcsán esetleges észrevételeiket nyújtsák be a Bizottsághoz.

Az észrevételeknek a közzétételt követő 10. napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az észrevételek beküldhetők a Bizottsághoz faxon (fax: (32-2) 296 43 01 vagy 296 72 44) vagy postai úton az alábbi hivatkozási számmal COMP/M.4219 – ABN Amro/Nextiraone Europe a következő címre:

European Commission (Európai Bizottság)
Competition DG (Verseny Főigazgatóság)
Merger Registry (Fúziós Iktatási Osztály)
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

⁽²⁾ HL C 56., 2005.3.5., 32. o.

Bejelentett összefonódás engedélyezése
(Ügyszám COMP/M.4133 – Mellon/WestB/JV)

(2006/C 113/06)

(EGT vonatkozású szöveg)

2006. március 30-án a Bizottság határozott, hogy engedélyezi a fentebb említett összefonódást, és a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja. Ez a határozat a Tanács 139/2004/EK rendeletének 6(1)(b) paragrafusán nyugszik. A határozat teljes szövege kizárólag angolul érhető el, és azután teszik közzé, miután az üzleti titkokat tartalmazó részeket eltávolították a határozat szövegéből. Elérhető lesz:

- az Európa versenypolitikai weboldalon (<http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/>). Ez az oldal lehetőséget kínál arra, hogy az egyedi fúziós döntések társaság, ügyszám, dátum és ágazati tagolás szerint kereshetőek legyenek.
 - elektronikusan az EUR-Lex honlapon az alábbi hivatkozási szám alatt: 32006M4133. Az EUR-Lex online hozzáférést biztosít az európai jogi anyagokhoz. (<http://europa.eu.int/eur-lex/lex>)
-

III

(Közlemények)

BIZOTTSÁG

I-Róma: Légijáratok működtetése

Olaszország által a 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontja értelmében közzétett pályázati felhívás a Pantelleria–Trapani menettérti útvonalon légijáratok működtetésére

(2006/C 113/07)

1. **Bevezetés:** A közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának rendelkezései értelmében az olasz kormány a légifuvarozók Szicília tartományban megrendezett konferenciájának székelyén hozott határozatokkal összhangban közszolgáltatási kötelezettség elrendelését határozta el légijáratok működtetésére a következő útvonalon:

Pantelleria – Trapani menettérti

Az e közszolgáltatási kötelezettségek elrendelése által kiszabott feltételek közzétételre kerültek az *Európai Unió Hivatalos Lapja* C 112., 2006.5.12-i számában.

Amennyiben az e pályázati felhívás közzétételétől számított 30 napon belül egyetlen légifuvarozó sem kezdi meg vagy szándékozik megkezdeni légijáratok működtetését a fent megjelölt útvonalon, az előírt közszolgáltatási kötelezettségnek megfelelően és pénzügyi ellentételezés igénylése nélkül, a kormány úgy határozott, hogy a fent említett rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontjában foglalt eljárásnak megfelelően az ehhez az útvonalhoz való hozzáférést egyetlen légifuvarozóra korlátozza, és az útvonal működtetésének jogát pályázati eljárás keretében engedi át a 2408/92/EGK tanácsi rendelet rendelkezéseinek megfelelően.

A szolgáltatás működtetésének jogát a szóban forgó útvonalon nyílt pályázati eljárás keretében ítélik oda, amely az ezen ajánlattételi felhívás 5. pontjában foglalt dokumentációban megállapított pénzügyi ellentételezés összege szerinti legkedvezőbb ajánlat alapján kerül elfogadásra.

2. **Az ajánlattétel tárgya:** Légijáratok működtetése a fent megjelölt útvonalon, az elrendelt közszolgáltatási kötelezettségeknek megfelelően, amelyek az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* 2006.5.12-i C 112. számában kerültek

kihirdetésre a 2408/92/EGK rendelet rendelkezéseinek megfelelően.

3. **Részvétel:** A pályázaton minden olyan közösségi légifuvarozó részt vehet, amely rendelkezik – az 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet értelmében valamely tagállam által kibocsátott – érvényes működési engedéllyel, és amely eleget tesz az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* 2006.5.12-i C 112. számában közzétett közszolgáltatási kötelezettségekben elrendelt műszaki feltételeknek.

4. **Eljárás:** E pályázati felhívásra a 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d), e), f), g), h) és i) pontjainak rendelkezései vonatkoznak.

5. **Dokumentáció:** A teljes pályázati dokumentáció, amely tartalmazza a pályázati eljárás különleges előírásait is, megállapítja a pénzügyi ellentételezés címen licit alapon vállalt engedélyezhető legmagasabb összeget, valamint minden egyéb, hasznosnak ítélt tájékoztatást, és amely minden következményében ezen ajánlattételi felhívás szerves részét képezi, díjmentesen igényelhető a következő címen:

ENAC, Direzione Trasporto Aereo, Viale del Castro Pretorio 118, I-00185 Roma.

6. **A szolgáltatás gyakorlását szabályozó megállapodás:** A szolgáltatást egy, a közszolgáltatási kötelezettségek dokumentációjának részét képező minta alapján szerkesztett megállapodás szabályozza.

7. **Pénzügyi ellentételezés:** A benyújtott ajánlatokban egyértelműen meg kell jelölni, éves bontásban, a pénzügyi ellentételezés címen az 5. pontban rögzített felső határon belül igényelt legmagasabb összeget a szóban forgó útvonalon a szolgáltatások működtetéséért, a légi fuvarozás megkezdésétől számított két éven belül, további egy évvel történő meghosszabbítás lehetőségével.

A pénzügyi ellentételezés pontos összege minden évben visszamenőleg kerül megállapításra a ténylegesen felmerült kiadások és a szolgáltatás által ténylegesen termelt jövedelem alapján, bizonylatok bemutatása ellenében és az ajánlatban megjelölt bevétel mértékéig, a közszolgáltatási kötelezettségek elrendelésében meghatározottak szerint.

Mindenesetre a légi fuvarozó nem igényelhet pénzügyi ellentételezés címén a szerződésben megállapított felső határnál magasabb összeget, miután a támogatás nem díjazás jellegű, hanem a közszolgáltatási kötelezettségekkel terhelt szolgáltatás átvállalásáért nyújtott pénzügyi ellentételezés.

Az éves kifizetéseket előlegre és a fennmaradó összegre osztják fel. Egyenlegfizetésre kizárólag a légifuvarozónak az adott útvonalra vonatkozó számláinak jóváhagyását és a szolgáltatásnak az alábbi 10. és 11. pontban foglalt feltételek szerinti teljesítésének igazolását követően kerül sor.

8. **Viteldíjak:** Az ajánlatoknak tartalmazniuk kell a viteldíjakat az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* 2006.5.12-i C 112. számában közzétett közszolgáltatási kötelezettségeknek megfelelően.

9. **A szerződés időtartama:** A szerződés időtartama 2 évre szól, amely az érintett útvonalon a légijáratoknak az elrendelt közszolgáltatási kötelezettségeknek megfelelően a szolgáltatás működtetésének megkezdésére kitűzött időponttól számítva további 12 hónappal meghosszabbítható.

A szolgáltatás hiánytalan teljesítése és a légi fuvarozónak a szóban forgó útvonalra vonatkozó analitikus könyvelése évente legalább egy alkalommal ellenőrzésre kerül az Igazgatóság kérésére a légi fuvarozó észrevételeinek figyelembe vétele mellett.

10. **Elállás a szerződéstől és felmondási idő:** A szerződő felek bármelyike csak hathónapos előzetes felmondási időt követően jogosult a szerződés határidejének lejártá előtti felmondásra. Előzetes értesítés nélküli elállásnak tekintendő a közszolgáltatási kötelezettség hiányos teljesítése a légi fuvarozó részéről, amennyiben ugyanaz a légi fuvarozó legfeljebb 30 napos határidőn belül nem kezdi meg újra a működtetést, a vállalt kötelezettségek hiánytalan teljesítését követő felszólításra.

11. **Mulasztások és büntetések:** Nem jelent a légi fuvarozónak felróható mulasztást a szolgáltatás működtetésének a következő okokból való nem teljesítése:

- veszélyes időjárási körülmények;
- az egyik repülőter lezárása;
- közbiztonsági problémák;
- sztrájk;
- biztonsági problémák vagy
- vis maior fennállása,

A felsorolt esetekben a pénzügyi ellentételezés összege a kieső járatok arányában csökkenni fog.

A légifuvarozó felelős a szerződésben vállalt kötelezettségek maradéktalan teljesítéséért. Nem vis maior, vagy a légi fuvarozó ellenőrzési körén kívül eső rendhagyó vagy a légi fuvarozó által elkövetett minden lehetséges intézkedés ellenére sem kivédhető váratlan okoknak betudható részleges vagy teljes mulasztás esetén, az olasz hatóságok előzetes szabályszerű elrendelés útján visszavonhatják a megbízást, amelyet az esemény ismertté válását követő 10 napon belül meg kell küldeni a légi fuvarozónak.

A légifuvarozónak az elrendelés kézhezvételétől számítva legfeljebb hét nap áll a rendelkezésére saját igazoló indoklásának betérjesztésére.

A közvetlenül a légi fuvarozónak felróható okokból bekövetkező járatotrlések száma évente nem haladhatja meg a tervezett járatok 2 %-át a járatok 98 %-os teljesítése mellett. A megállapított tűréshatárt meghaladó valamennyi járatotrlés miatt a légifuvarozó az illetékes hivatalnak 3 000,00 euro összegű büntetést köteles fizetni.

A légi fuvarozónak garantálnia kell, hogy a járatokat a megállapított menetrendhez viszonyított 30 percen belül elindítják (a járat pontosságának együtthatója). Valamennyi 30 percet meghaladó késésért a légi fuvarozó minden utasnak 15,00 euro kártérítéssel tartozik, amely a következő jegyváltáskor érvényesíthető.

A fent ismertetett szabályokat nem kell alkalmazni azokra a törölt járatokra és azokra a késésekre, amelyek az időjárási körülmények, sztrájkok és minden egyéb, nem a légi fuvarozó felelősségi körébe és/vagy ellenőrzése alá tartozó esemény miatt következnek be.

A szolgáltatás bármilyen megszakítása a pénzügyi ellentételezés összegének a törölt járatok arányában történő felülvizsgálatát vonja maga után, kivéve az esetleges kártérítési intézkedések végrehajtása esetén.

A 10. pontban foglalt előzetes értesítés elmulasztása a légi fuvarozó részéről a mulasztott napok száma és a tárgyévben az útvonal tényleges deficitje alapján kiszámított büntetést vonja maga után, mindazonáltal a 7. pont útmutatásai szerint megállapított pénzügyi ellentételezés összeghatárán belül.

A járatok folyamatosságának és rendszerességének garantálása érdekében az e közszolgáltatási kötelezettségeket elfogadó légifuvarozó működési biztosítékot helyez letétbe, melynek célja a szolgáltatás kielégítő teljesítésének és folyamatosságának biztosítása. A biztosíték összege legalább 800 000,00 EUR kell, hogy legyen, az összeget biztosítási kezesség formájában az ENAC (Nemzeti Polgári Légiközlekedési Hatóság) részére kell befizetni, hogy azt az ENAC az érintett szolgáltatások folytonosságának biztosítására felhasználhassa.

A biztosíték automatikusan feloldásra kerül a 9. pont utolsó bekezdésében foglalt szabályos teljesítés igazolását követően a szerződés esedékes lejártakor.

12. **Az ajánlatok benyújtása:** Az ajánlatokat ezen ajánlattételi felhívásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésétől számított 30 napon belül, a közszolgáltatási kötelezettségek elrendelésében foglaltaknak megfelelő formában, kizárás terhe mellett, zárt és lepecsételt borítékban tértivevényes ajánlott küldemény útján, vagy közvetlenül, átvételi elismervény ellenében kézbesítve, a következő címre kell eljuttatni:
ENAC, Direzione Generale, Viale del Castro Pretorio 118, I-00185 Roma.
13. **A pályázat bontó kikötése:** A 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontja értelmében az ezen felhívás alapján lefolytatandó pályázati eljárás feltétele, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeknek az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* 2006.5.12-i C 112. számában való közzétételét követő 30 napon belül egyetlen légi fuvarozó sem kezdi meg a szóban forgó útvonalon légi járatok üzemeltetését az elrendelt közszolgáltatási kötelezettségeknek megfelelően és pénzügyi ellentételezés nélkül.
14. **A pályázati eljárás lefolytatása:** A pályázatok elbírálásáról az ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, Nemzeti Polgári Légiközlekedési Hatóság) gondoskodik, amely e célra egy bizottságot nevezhet ki.
15. **Viták:** A felek között a megállapodás végrehajtásából eredő vagy bármilyen, a szolgáltatás működtetéséhez kapcsolódó vita az illetékes jogi hatóság elé kerül, a vita felmerülését követő 90 napon belüli békéltetési kísérletet követően.
-